

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl

Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl vėliavos valstybės reikalavimų laikymosi

COM(2005) 586 final — 2005/0236 (COD),

Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų

COM(2005) 587 final — 2005/0237 (COD),

Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl uosto valstybės atliekamos kontrolės

COM(2005) 588 final — 2005/0238 (COD),

Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, iš dalies keičiančią Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą

COM(2005) 589 final — 2005/0239 (COD),

Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, nustatančią pagrindinius principus, taikomus nelaimingų atsitikimų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičiančią direktyvas 1999/35/EB ir 2002/59/EB

COM(2005) 590 final — 2005/0240 (COD),

Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą dėl keleivių vežėjų jūra ir vidaus vandenimis atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju

COM(2005) 592 final — 2005/0241 (COD),

Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl laivų savininkų civilinės atsakomybės ir finansinių garantijų

COM(2005) 593 final — 2005/0242 (COD).

(2006/C 318/32)

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 71 straipsnio 1 dalimi ir 80 straipsnio 2 dalimi, 2006 m. sausio 25 d. (TEN/236), vasario 8 d. (TEN/235), vasario 14 d. (TEN/234 ir 239), vasario 28 d. (TEN/237) ir kovo 15 d. (TEN/233 ir 238) nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl vėliavos valstybės reikalavimų laikymosi Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl uosto valstybės atliekamos kontrolės Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, iš dalies keičiančią Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, nustatančią pagrindinius principus, taikomus nelaimingų atsitikimų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičiančią direktyvas 1999/35/EB ir 2002/59/EB Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą dėl keleivių vežėjų jūra ir vidaus vandenimis atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl laivų savininkų civilinės atsakomybės ir finansinių garantijų.

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2006 m. liepos 18 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Daniel Retureau, bendra pranešėja Anna Bredima-Savopoulou.

429-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2006 m. rugsėjo 13–14 d. (rugsėjo 13 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 198 nariams balsavus už, 2 — prieš ir 5 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas teigiamai vertina tai, kad yra rengiamas Trečiasis saugios laivybos priemonių paketas. Tai reikalingas ir veiksmingas žingsnis, siekiant pagerinti saugumą jūroje, nes pakete siūlomomis teisinėmis priemonėmis siekiama užkirsti kelią nelaimingiems atsitikimams jūroje bei aplinkos teršimui ir geriau kontroliuojamos tokių reiškinų pasekmės. Komitetas stipriai remia pasiūlymus dėl vėliavos valstybės dalyvavimo, dėl uosto valstybės kontrolės, dėl klasifikacinių bendrovių audito peržiūrėjimo, dėl nelaimingų atsitikimų tyrimo ir dėl laivų eismo stebėsenos (LES, į nelaimę pakliuvę laivai ir prieglobsčio vieta). Šiuose pasiūlymuose iš esmės atspindėta Komiteto pozicija, pateikta nuomonėse dėl Erika I ir II paketų. Šie pasiūlymai gerina įvairius transporto srities aspektus ir rodo ES pasiryžimą siekti kokybiškos laivybos.

1.2 Komitetui kelia susirūpinimą pasiūlymai dėl keleivinių laivų atsakomybės, kurie grindžiami TJO (Tarptautinės jūrų organizacijos) Atėnų konvencija ir civiline atsakomybe. Ypač reiktų išsamiau išnagrinėti pasiūlymą dėl civilinės atsakomybės.

1.3 EESRK laikosi nuomonės, kad TJO vaidmens pripažinimas yra teigiamas paketo elementas. Tai visiškai suderinama su ankstesnėmis Komiteto nuomonėmis (nuo 1993 metų), pateiktomis dėl saugios laivybos ir taršos prevencijos, kuriose buvo pripažinta, jog reikia tarptautinio teisinio režimo, apimančio saugią laivybą ir taršos prevenciją.

1.4 EESRK rekomenduoja, kad Komisija imtųsi visų reikiamų veiksmų siekdama užtikrinti, kad ES valstybės narės nedelsdamos ratifikuotų esamas TJO konvencijas, ypač 1996 metų

Konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo (LLMC), kai reiškiami jūriniai ieškiniai. Tai turėtų tiesioginės teigiamos įtakos saugiai laivybai, pasaulio aplinkai, atsakomybei ir kompensavimui už taršos padarytą žalą pasauliniu mastu.

1.5 EESRK siūlo, kad Komisija neįtrauktų laivybos vidaus vandenyse į savo pasiūlymą dėl keleivių atsakomybės vidaus vandenų keliuose ir priimtų specialų pasiūlymą, kuris priklausytų Naiades programai.

1.6 EESRK primena savo ankstesnius siūlymus, pareikštus kalbant apie Erika I ir II paketus, parengti dar vieną saugios laivybos paketą, kuriame detaliau būtų išnagrinėtas žmogiškasis veiksnys, ir apgailestauja, kad ES lygiu Trečiajame saugios laivybos pakete žmogiškajam veiksmui skiriama nepakankamai dėmesio. Komitetas siūlo, kad atitinkamų nuostatų formulavimo pagrindu būtų konvencija dėl Laivybos darbo kodekso, kurį 2006 m. priėmė TDO Tarptautinė darbo konferencija (Laivybos sesija) ir kurį valstybės narės turėtų ratifikuoti, kad būtų suderintos pagrindinės europinės bei tarptautinės taisyklės. Norint priimti geresnius europinius standartus, turėtų būti atitinkamai laikomasi ir kodekso „rekomendacijų“ dalies (neįpareigojanti teisė).

1.7 EESRK pažymi, kad geresnė teisėkūra yra neatsiejama nuo geresnio teisės aktų įgyvendinimo. Taigi, Komitetas atkreipia dėmesį į poreikį nustatyti geresnes įstatymų įgyvendinimo priemones. Jis taip pat ragina visus suinteresuotuosius subjektus aktyviai dalyvauti įgyvendinant naują saugios laivybos paketą.

1.8 EESRK atkreipia dėmesį į poreikį padidinti išteklius, kuriuos valstybės narės skiria uosto valstybės kontrolei; taip pat jis ragina padidinti uosto inspektorių skaičių tam, kad būtų užtikrintas veiksmingas saugios laivybos paketų įvairių aspektų įgyvendinimas. Komitetas ragina Komisiją, bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis, suteikti reikalingas priemones, kad būtų galima sudominti ir inspektoriams įdarbinti atitinkamą kvalifikaciją turinčius asmenis.

2. Išanga

2.1 Po netoli Prancūzijos ir Ispanijos krantų įvykusių „Erika“ (1999 m.) ir „Prestige“ (2002 m.) avarijų, kurios atskleidė Europos pakrantės pažeidžiamumą, ES iš karto ėmėsi kurti apsauginį mechanizmą, kad jos pakrantės būtų apsaugotos nuo pavojų ir taršos, kuriuos sukelia jūroje įvykstančios avarijos, ir kad būtų pagerintos laivų, iplaukiančių į jos uostus, saugumo

sąlygos. Buvo priimti du teisės aktų paketai: Erika I ⁽¹⁾ (2001 m.) ir Erika II ⁽²⁾ (2002 m.). Juos sudaro šešios teisinės priemonės (trys direktyvos ir trys reglamentai). 2005 m. lapkričio 23 d. Komisija paskelbė Trečiąją saugios laivybos paketą, kuriuo siekiama sustiprinti Europos saugios laivybos taisykles ir pagerinti taikomų priemonių veiksmingumą.

3. Komisijos pasiūlymai

3.1 Po ES plėtros Europos laivynas sudaro 25 proc. pasaulio laivyno. Europos Komisija siekia, kad jis taptų pavyzdiniu laivynu, teikiančiu saugias, konkurencingas ir nepavojingas aplinkai jūrų transporto paslaugas.

3.2 Trečiasis saugios laivybos paketas suteiks galimybę geriau užtikrinti Europos jūrų transporto saugumą. Šiame rinkinyje raginama imtis aktyvesnės politikos, kuria būtų siekiama atkurti sąlygas sveikai ir tvariai konkurencijai tiems rinkos dalyviams, kurie laikosi tarptautinių normų. Pakete pateikiami septyni pasiūlymai, kuriais atsižvelgiama į patirtį, įgytą įgyvendinant Bendrijos teisės aktus, reglamentuojančius saugią laivybą ir taršos prevenciją. Šie pasiūlymai suskirstyti pagal dvi pagrindines veiksmų kryptis:

- geresnė avarijų ir taršos prevencija,
- avarijų padarinių šalinimas.

3.3 Pasiūlymas priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl vėliavos valstybės reikalavimų laikymosi

3.3.1 Šio pasiūlymo tikslas — užtikrinti, kad valstybės narės veiksmingai kontroliuotų, kaip laivai, plaukiojantys su valstybės narės vėliava, laikosi Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) rekomenduotų tarptautinių standartų. Šiuo tikslu jose turi veikti jūrų administracija, atitinkanti jai keliamus aukštus kokybės reikalavimus. Pasiūlymu taip pat siekiama užtikrinti, kad valstybės narės veiksmingai ir suderintai laikytųsi tarptautinių išpareigojimų.

⁽¹⁾ Europos Parlamento ir Tarybos direktyva, iš dalies pakeičianti Tarybos Direktyvą 95/21/EB dėl laivo saugumo, taršos prevencijos ir darbo bei gyvenimo sąlygų laivuose tarptautinių standartų taikymo laivams, atplaukiantiems į Bendrijos uostus ir plaukiojantiems valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse (uosto valstybės kontrolė).

Europos Parlamento ir Tarybos direktyva, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 94/57/EB dėl laivų apžiūros ir tikrinimo organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų.

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl dvigubo korpuso arba lygiaverčių dizaino reikalavimų greitesnio įvedimo viengubo korpuso naftos tanklaiviams (EESRK nuomonė OL C 14, 2001 1 16).

⁽²⁾ Europos Parlamento ir Tarybos direktyva, įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos, kontrolės ir informacijos sistemą; Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl fondo, skirto kompensuoti naftos sukeltą žalą Europos vandenyse, įsteigimo ir su juo susijusių priemonių; Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1406/2002, įsteigiantis Europos jūrų saugumo agentūrą (EESRK nuomonė OL C 221, 2001 8 7).

3.4 Pasiūlymas priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų

3.4.1 Pasiūlymu siekiama pagerinti pripažintų klasifikacinių bendrovių (tikrinančių ir išduodančių leidimus laivams) veiklos kokybę, reformuoti sankcijų nusizengiančioms bendrovėms taikymo sistemą, įvedant tolygiau kintančias ir proporcingas pinigines nuobaudas, ir padidinti Komisijos galias, suteikiant inspektoriams galimybę patekti į laivą, plaukiantį su bet kokios valstybės vėliava. Klasifikacinių bendrovių veiklos kokybė turėtų būti pagerinta sukuriant kokybės kontrolės sistemą.

3.5 Pasiūlymas priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl uosto valstybės atliekamos kontrolės

3.5.1 Šiame pasiūlyme pateikiamas išsamios reformos principas, kuriuo būtų pakeista dabartinė sistema (Paryžiaus susitarimo memorandumas — MOU), pagal kurią kiekviena valstybė narė turi patikrinti bent 25 proc. laivų, įplaukiančių į jos uostus. Ši sistema pakeičiama Bendrijos mastu nustatomu tikslu sistemškai tikrinti visus laivus, turint omenyje, kad turėtų būti sudaryta galimybė sušvelninti geros kokybės laivų kontrolę.

3.5.2 Taip pat bus imtasi kitų priemonių, siekiant pagerinti Europos uostuose vykdomo laivų tikrinimo kokybę ir veiksmingumą (įskaitant įgulų darbo sąlygas). Naujuoju tikrinimo režimu nustatyta, kad daugiau dėmesio bus skirta potencialiai pavojingiems laivams. Griežtesnių priemonių bus imamasi ir prieš standartų neatitinkančius laivus, sustiprinant priemones, uždraudžiančias jiems plaukioti Bendrijos vandenyse.

3.6 Pasiūlymas priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, iš dalies keičiančią Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą

3.6.1 Pasiūlymu siekiama pagerinti vietų, skirtų į nelaimę patekusių laivų prieglobsčiui, teisinį reglamentavimą. Pirmiausia turėtų būti pagerintas visų galimų prieglobsčio vietų nustatymas; tai pagerintų sprendimų priėmimą nutikus nelaimėi jūroje. Komisija taip pat siūlo visus žvejybinius laivus aprūpinti automatine atpažinimo sistema (AIS), kad būtų sumažintas pavojus susidurti su dideliais laivais.

3.6.2 Informacinio tinklo SafeSeaNet išplėtimas į visą ES leis geriau stebėti laivų ir jų krovinių judėjimą. Laivams bus pranešta apie pavojų dėl tam tikrose jūrų vietose susidariusio ledo.

3.7 Pasiūlymas priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, nustatančią pagrindinius principus, taikomus nelaimingų atsitikimų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičiančią direktyvas 1999/35/EB ir 2002/59/EB

3.7.1 Saugios laivybos reikalavimų kokybė priklauso nuo gebėjimo analizuoti nelaimingų atsitikimų priežastis ir iš jų pasimokyti. Pasiūlymo tikslas — sukurti suderintą Europos sistemą nelaimingų atsitikimų tyrimams atlikti. Tyrimus atliks nepriklausomos specialistų organizacijos, turinčios atitinkamus įgaliojimus atlikti tokią užduotį. Pasiūlyme pateikiamos aiškios Bendrijos gairės ir skatinamas bendradarbiavimas vykdant techninius nelaimingų atsitikimų jūroje tyrimus.

3.8 Pasiūlymas priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą dėl keleivių vežėjų jūra ir vidaus vandenimis atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju

3.8.1 Pasiūlymo tikslas — į Bendrijos teisę įtraukti 2002 m. Atėnų konvencijos nuostatas (taikomas tik tarptautinėms kelionėms ir dar neišgaliojusias) ir išplėsti šios konvencijos nustatytą apsaugą visiems keleiviams, keliaujantiems laivais ES vidaus jūrų transportu ir vidaus vandens kelių transportu.

3.9 Pasiūlymas priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl laivų savininkų civilinės atsakomybės ir finansinių garantijų

3.9.1 Šio pasiūlymo tikslas yra užtikrinti, kad laivų savininkai elgtųsi atsakingiau, ir įpareigoti juos apsidrausti arba kitaip finansiškai užtikrinti žalos tretiesiems asmenims atlyginimą. Toks draudimas arba kita finansinė priemonė turėtų apimti ir išlaidas jūreivių grąžinimui, jei jie turi palikti laivą.

3.9.2 Pirma, valstybės narės turi ratifikuoti visas susijusias TJO konvencijas, įskaitant 1996 m. Konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo (LLMC). 1996 m. LLMC tekstas bus įtrauktas į Bendrijos teisę, siekiant užtikrinti visišką ir vienodą šios konvencijos taikymą visoje ES. Antra, Komisija sieks įgaliojimo derėtis TJO, kad būtų persvarstytas 1996 m. protokolas, siekiant persvarstyti, kada laivų savininkai praranda teisę apriboti savo atsakomybę. Laivams, plaukiojantiems su valstybės, kuri nėra 1996 m. LLMC narė, vėliava, didelio neatsargumo atveju bus taikoma daug griežtesnė atsakomybė.

3.9.3 Valstybės narės turi užtikrinti, kad, nepriklausomai nuo laivo vėliavos, laivų, plaukiojančių Bendrijos vandenyse, savininkų finansinės garantijos suma turi būti dvigubai didesnė nei nustatyta 1996 m. LLMC. Laivų savininkai taip pat privalo turėti finansinę garantiją tuo atveju, kai jūrininkai turi palikti laivą. Finansinių garantijų pažymėjimai turi būti laikomi laive.

4. Bendrosios pastabos

4.1 Pasiūlymas priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl vėliavos valstybės reikalavimų laikymosi

4.1.1 EESRK visiškai remia šį pasiūlymą, nes jo priėmimas reiškia, kad valstybės narės turės tinkamai vykdyti savo pareigas ir laikytis TJO priemonių, įskaitant TJO vėliavos valstybės principo įgyvendinimo kodeksą ir TJO vėliavos valstybės audito sistemą.

4.1.2 EESRK abejoja, ar 9 straipsnis „Vėliavos valstybės atliekami tyrimai“ yra būtinas, nes jame įteisinamas nelaimingų atsitikimų tyrimas, kurį išsamiai reglamentuoja penktoji Trečiojo saugios laivybos paketo siūloma priemonė. Nepaisant to, šis straipsnis sustiprintų poreikį atlikti tyrimus ir reikalavimą bei pareigą valstybėms narėms skirti tinkamus išteklius šiam tikslui.

4.1.3 Komitetas pripažįsta, jog 10 straipsniu „Saugus igulos komplektavimas“ siekiama užtikrinti, kad laivai, plaukiojantys su valstybės narės vėliava, būtų tinkamai sukomplektuoti, remiantis TJO Asamblėjos rezoliucija A.890 (21), nustatančia saugaus igulos komplektavimo principus. Tačiau EESRK yra įsitikinęs, kad vienodų sąlygų vėliavos valstybėms nustatymas yra būtinas ir kad pasiūlymas Komisijai pateikti pranešimą, kaip numatyta 15 straipsnyje „Bendradarbiavimo susitarimai“, turėtų būti įgyvendintas kaip galima greičiau.

4.2 Pasiūlymas priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų

4.2.1 Klasifikacinių bendrovių atsakomybė ir atskaitomybė vėliavos valstybės administracijai už laivybos bei aplinkos saugumą vis didėja. Todėl EESRK remia siūlomas priemones, kuriomis siekiama valstybių narių vardu pagerinti tokių bendrovių darbo kokybę ir stiprinti kontrolę ir nuobaudas, taikant nusizengimus atitinkančių nuobaudų sistemą, kuri yra veiksmingesnė už šiuo metu galiojančią sistemą.

4.2.2 Kadangi dabar šios užduotys yra glaudžiai tarpusavyje susijusios, EESRK mano, kad reikėtų geriau atskirti teisės aktų numatytas funkcijas nuo klasifikavimo funkcijų, pavyzdžiui, pavedant jas skirtingiems tos pačios įgaliotos įstaigos inspektoriams ar dviems skirtingoms įstaigoms. Jaučiamas poreikis nustatyti pereinamąjį laikotarpį, skirtą nuolat skatinti gerą valstybių narių derybų su susijusiomis bendrovėmis ir klasifikacinėmis bendrovėmis praktiką, siekiant rinkti geros praktikos pavyzdžius interesų konfliktui išvengti.

4.2.3 19 straipsnio 3 dalyje reikalaujama, kad valstybės narės bendradarbiautų su klasifikacinėmis bendrovėmis rengiant šių įgaliotų įstaigų taisykles ir (arba) nuostatas. Nepaisant 16 ir 17 straipsnių nuostatų, EESRK yra įsitikinęs, kad analogiška pareiga turėtų būti nustatyta ir klasifikacinėms bendrovėms.

4.2.4 EESRK pritaria 20 straipsnio nuostatomis, nustatančioms reikalavimą, kad pripažintos organizacijos konsultuotųsi viena su kita ir bendradarbiautų tam, kad tarptautinių konvencijų taikymas būtų vienodas ir nuoseklus.

4.3 Pasiūlymas priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl uosto valstybės atliekamos kontrolės

4.3.1 EESRK sutinka su direktyvos pataisymu, kuriuo siekiama padidinti uosto valstybės vykdomos kontrolės aiškumą ir sustiprinti bei pagerinti jos veiksmingumą. Jis pažymi, kad per pastaruosius šešerius metus laivų, kurie buvo privalomai nuodugnai tikrinami, skaičius išaugo nuo 700 iki 4 000.

4.3.2 EESRK remia siekį, kad tinkamos kokybės laivai būtų mažiau tikrinami, kad tikrinimai būtų sutelkiami į didelės rizikos laivus ir kad būtų skatinama nenaudoti standartų neatitinkančių laivų, neleidžiant jiems patekti į ES uostus. Naujoji sistema bus grindžiama principais, nustatytais III priede, todėl direktyvos pataisymas suteikia unikalią galimybę įdiegti ir taikyti naująją sistemą nedelsiant.

4.3.3 EESRK teigiamai vertina tai, kad locmanų vaidmuo iš anksto nustatant galimus trūkumus bus didesnis, tačiau nerimauja, kad komercinių ir tikrinimo funkcijų supainiojimas nepalengvins darbo nei paprastų, nei giliavandenių laivų locmanams, nes jie priklauso nuo įmonės, teikiančios neprivalomas laivavedybos paslaugas.

4.3.4 Komitetas taip pat pritaria tam, kad į pasiūlymą būtų įtrauktas ir darbo sąlygų laive tyrimas, nes žmogiškasis veiksnyss dažnai turi didelę įtaką nelaimingiems atsitikimams jūroje. Jūreivių gyvenimo bei darbo laive sąlygoms iširti ir jas įvertinti reikia daugiau konkrečių įgūdžių turinčių inspektorių; vienam inspektoriui, dažnai turinčiam laikytis labai trumpų terminų, būtų sudėtinga atlikti nuodugnų dvejopą tyrimą, apimančią ir techninius, ir socialinius aspektus.

4.3.5 Komitetas taip pat remia 20 straipsnyje nustatytą reikalavimą, kad Komisija kiekvienais metais sudarytų juodąjį sąrašą, kuriame būtų pateikti laivų operatorių ir bendrovių veiklos rezultatai.

4.4 Pasiūlymas priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, iš dalies keičiančią Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą

4.4.1 Malonu, kad EESRK pakartotiniai siūlymai sukurti sistemą nelaimės ištiktiems laivams pagaliau buvo išgirsti (20 straipsnis). Todėl EESRK remia pasiūlymą patobulinti direktyvą, sutvirtinant ir suvienodinant reikalavimus „prieglobsčio vietoms“⁽³⁾. Laivų valdytojų civilinės atsakomybės draudimo klubo (*P&I club*) nario pažymėjimo kaip finansinės garantijos turėtų užtekti, kad laivas būtų priimtas į prieglobsčio vietą. Turint tai omenyje, pažymėjimo neturėjimas neturėtų būti pasiteisinimu nepriimti laivo į prieglobsčio vietą.

4.4.2 Komiteto nuomone, nepriklausomai kompetentingai institucijai, atsakingai už nelaimingus atsitikimus ir nelaimės ištikty laivų nukreipimą į prieglobsčio vietą, turėtų būti suteiktos reikalingos galios, nepriklausomai nuo pareigos konsultuotis su susijusiomis šalimis, ir suteikti įgaliojimai priimti sprendimus ir prisiimti visus su tuo susijusius pagrindinius išpareigojimus, įskaitant ir išpareigojimus dėl sprendimų, kurie buvo priimti skubiais atvejais, finansinių pasekmių.

4.4.3 EESRK pažymi, kad žvejyba vis dar yra viena iš pažeidžiausių veiklos sričių, ir pritaria tam, kad kiekviename žvejybos laive būtų įdiegta automatinio atpažinimo sistema (AIS). Mažoms ir vidutinėms bendrovėms, ypač toms, kurios veikia pakrantės žūklės rajonuose, turėtų būti suteikiama parama arba lengvatos, kad jos galėtų apsirūpinti šia sistema⁽⁴⁾.

4.4.4 Komitetas taip pat remia nuostatas, kurios leidžia pakrantės valstybėms imtis reikiamų priemonių, kad būtų apriboti galimi pavojai laivybai dėl susidariusio ledo tam tikruose jūrų plotuose ES šiaurėje. Tai yra itin svarbus klausimas, turint omenyje padidintą riziką, susijusią su didelėmis naftos pervežimo apimtėmis Baltijos jūros regione. Tačiau norint išvengti galimų problemų dėl laivybai apledėjusiose jūros zonose taikomų taisyklių, kurias nustato tam tikros klasifikacinės bend-

rovės, būtų naudinga, kad valstybės suvienodintų savo taisykles šioje srityje.

4.4.5 EESRK sutinka, kad informacijos sistemos *SafeSeaNet* įgyvendinimas labai prisidėtų prie saugios laivybos didinimo ES vandenyse.

4.5 Pasiūlymas priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, nustatančią pagrindinius principus, taikomus nelaimingų atsitikimų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičiančią direktyvas 1999/35/EB ir 2002/59/EB

4.5.1 EESRK remia šį pasiūlymą, nes tik vykdant nepriklausomus nelaimingų atsitikimų tyrimus galima imtis tinkamų veiksmų, kad būtų sumažinta jų pasikartojimo tikimybė. Be to, Komitetas remia nepriklausomų specializuotų organizacijų, vykdančių tokius tyrimus, sukūrimą, taip pat aiškų tokių tyrimų atskyrimą nuo tyrimų, vykdomų siekiant taikyti baudžiamąsias priemones.

4.5.2 EESRK pritaria 7 straipsnio nuostatai, kuri leidžia vykdyti bendrus saugumo tyrimus.

4.5.3 EESRK nuomone, 9 straipsnio nuostata, kad tyrimo dokumentai būtų atskleidžiami tik saugumo tyrimo tikslais, yra esminė. Nuostata, suteikianti teisminei institucijai galimybę leisti atskleisti duomenis, kelia susirūpinimą. Dėl šios priežasties Komitetas yra įsitikinęs, kad būtų naudinga, jei asmenims, kurie teiktų duomenis apie tokį techninį nelaimingo atsitikimo tyrimą, būtų suteikiamas imunitetas ar net anonimiškumas, kai jie duoda parodymus. Kaip aviacijos, taip ir laivybos atstovų bei organizuotos pilietinės visuomenės atstovų dalyvavimas tyrimo procese nelaimės vietovėse būtų vertingas, kad būtų galima pasimokyti, kaip geriau užkirsti kelią tokiems atsitikimams ateityje; tai taip pat svarbu ir dėl skaidrumo. Be to, kad būtų kaupiama patirtis, Komisija numato grįžtamosios informacijos galimybę.

4.6 Pasiūlymas priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą dėl keleivių vežėjų jūra ir vidaus vandenimis atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju

4.6.1 EESRK remia pagrindinį šio pasiūlymo tikslą, t. y. suteikti galimybę visiems keleiviams ES lygiu naudotis tuo pačiu apsaugos režimu įvykus nelaimingam atsitikimui. Esminis režimo bruožas yra atnaujintos vežėjų atsakomybės taisyklės, privaloma draudimo sistema ir pakankama viršutinė kompensacijos riba. Šios apsaugos taisyklės taip pat taikomos visiems keleiviams, kurie įsigijo kelionės bilietus Europoje, net jei jie keliauja ne Bendrijos vandenyse ar laivu, plaukiojančiu su trečiosios valstybės vėliava.

⁽³⁾ Jungtinės Karalystės SOSREP sistemos gera praktika šioje srityje būtų patraukliausias sektinas pavyzdys.

⁽⁴⁾ 2006 m. birželio 16 d. Tarybos patvirtintas Europos žuvininkystės fondas suteikia galimybę finansuoti iki 40 proc. išlaidų saugumo įrangai; papildomas priemonės galima planuoti ir valstybių narių lygiu.

4.6.2 EESRK primena, kad pagal 2003 m. sprendimo projektą valstybėms narėms buvo siūloma ratifikuoti Atėnų protokolą iki 2005 metų pabaigos. Deja, ratifikavimo procesas buvo sustabdytas. Dabartinis pasiūlymas — tai priemonė, dėl kurios Atėnų protokolo nuostatos turi būti vienodai taikomos visoje ES. Atėnų protokolo įtraukimas į ES teisę nesukliudys valstybėms narėms ratifikuoti protokolą tam, kad jis galiausiai būtų taikomas tarptautiniu lygiu.

4.6.3 EESRK pažymi, kad vis dar reikia išspręsti du klausimus, susijusius su pasiūlymu valstybėms narėms ratifikuoti TJO 2002 metų Atėnų protokolą ir su šio protokolo įsigaliojimu. Pirmiausia kyla karo arba terorizmo klausimas: EESRK atkreipia dėmesį į TJO rezoliuciją, kuri suteikia teisę valstybėms narėms ratifikavimo metu nustatyti išlygą, siekiant išduoti draudimo pažymėjimus, nesusijusius su karo ar terorizmo klausimais. Antras klausimas yra dėl apribojimų sumos: Tarptautinė laivų valdytojų civilinės atsakomybės draudimo klubų (*P&I Clubs*) konfederacija teigia, jog ji gali padengti didžiausią Protokole nustatytą sumą tik tuo atveju, jeigu bus rastas terorizmo problemos sprendimas. Alternatyvūs pasiūlymai buvo pateikti svarstyti, tad tarptautiniu ir (arba) Europos lygiu galima pasiekti veiksmingų sprendimų. Šiuo metu persvarstomas 2007 m. įsigaliosiantis Bendrijos solidarumo fondas (Reglamentas 2012/2000) gali suteikti skubią pagalbą katastrofų atveju, įskaitant teroro išpuolius, tačiau tai nepakeis derybų dėl sprendimo, kurį, Komiteto nuomone, būtina skubiai priimti, dėl draudimo išmokų, skirtų padengti galimo teroristų išpuolio padarytą žalą.

4.6.4 EESRK pripažįsta, kad tikslas taikyti vienodą kompensaciją keleiviams, keliaujantiems Bendrijos ir tarptautiniais maršrutais, yra vertingas. Vis dėlto gali kilti rimtų sunkumų mažesnėms įmonėms arba teikiant tam tikras paslaugas.

4.6.5 Pasiūlymui dėl keleivių vežimo jūra netarptautinių paslaugų EESRK siūlo taikyti pereinamąjį laikotarpį, kad kiek galima būtų sumažintas neigiamas poveikis keleivių aptarnavimo kokybei trumpų kelionių jūra metu. Kitu atveju žymiai sumažėtų ekonominis vietinių keltų maršrutų gyvybingumas, todėl nukentėtų reguliarius salų aptarnavimas.

4.6.6 Kalbant apie išankstines išmokas nelaimingų atsitikimų aukoms ar jų įgaliotiniams, Komitetas remia pasiūlymą dėl nelaimingų laivybos atsitikimų, kuriems Atėnų protokolas numato griežtos atsakomybės tvarką.

4.6.7 Nuostatos, susijusios su neįgaliaisiais asmenimis ir su informacija prieš kelionę, turėtų būti laikomos papildomomis, o ne nukrypstančiomis nuo Atėnų protokolo. Panašios nuostatos

buvo įtrauktos į reglamentą dėl oro keleivių teisių, remiantis Monrealio konvencija.

4.6.8 Kalbant apie vidaus vandenų transportą, EESRK mano, kad Trečiasis saugios laivybos priemonių paketas neatsižvelgia į vidaus vandenų (upelių, upių, deltų, kanalų, ežerų) transporto ir jūros transporto (maršrutų iš žemyno į salą (salas), viešųjų paslaugų, siekiančių užtikrinti teritorijos tęstinumą, ir tarptautinių maršrutų) skirtumus. Skirtingas šių maršrutų pobūdis ir eksploatacija pateisina skirtingą teisinę tvarką (laivybos, saugumo, patikimumo, atsakomybės ir privalomo draudimo taisyklės).

4.7 Pasiūlymas priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl laivų savininkų civilinės atsakomybės ir finansinių garantijų

4.7.1 EESRK remia siūlymą valstybėms narėms ratifikuoti 1996 m. LLMC protokolą, kuris nustatytų dvigubą laivų savininkų civilinės atsakomybės lygį, palyginti su tuo, kuris buvo nustatytas 1976 m. LLMC. 1976 m. LLMC yra „skėtinė“ konvencija, apimanti visus jūrinius ieškinius. EESRK vis dėlto atkreipia dėmesį į pasiūlymą, kad visi laivai (nesvarbu, su kokios valstybės vėliava), įplaukiantys į ES vandenį, turėtų finansinės atsakomybės pažymėjimą dvigubai sumai negu nustatyta 1996 m. LLMC protokole.

4.7.2 Pagal JT Jūrų teisės konvenciją (UNCLOS) pakrantės valstybės gali netaikyti konvencijos nuostatų tik trečiųjų valstybių laivams, norintiems įplaukti į jų uostus. Laivų valdytojų civilinės atsakomybės draudimo klubai (*P&I Clubs*) yra pažymėję, kad jie nepageidautų teikti pažymėjimų, kuriuose nurodyta suma būtų didesnė nei numatyta 1996 m. LLMC protokole.

4.7.3 Draudimas yra geriau nei bankrotas, tačiau draudimas priklauso nuo aiškių atsakomybės kriterijų. Didelio neatsargumo atveju nustatyto apribojimo netaikymas lems draudimo rinkos sumažėjimą ir padidins vieno laivo bendrovių, kurioms bus taikomos ribotos atsakomybės bendrovės reglamentuojančios taisyklės, skaičių.

4.7.4 EESRK vis dėlto pažymi, kad žalos masto bei atsakomybės supratimas ir įvertinimas per pastaruosius metus stipriai pasikeitė; labai dažnai už žalą mokama kompensacija yra suvokiama kaip daug mažesnė nei patirta tiesioginė ar, tuo labiau, netiesioginė žala. Šioje srityje dar daug galima nuveikti. Komitetas siūlo, kad Komisija atliktų ekonominę šio pasiūlymo analizę. Tokia analizė turėtų nustatyti, koks būtų atsakomybės ribojimo atsisakymo ekonominis poveikis ir ar reikia nustatyti aukštesnį atsakomybės ribojimo lygį.

4.7.4.1 EESRK primena savo ankstesnes nuomones dėl Erika I ir II paketų ir pakartoja, kad pagrindinė priemonė nukentėjusiems už patirtą žalą turėtų būti greita ir garantuota kompensacija, o ne kvietimas bylinėtis ir teisminių procesų vilkinimas. Visų esamų TJO konvencijų ratifikavimas turėtų sudaryti sąlygas tinkamesnei civilinei atsakomybei, privalomam draudimui ir tiesioginiams veiksams, kai nevykdomi konkretūs nustatyti reikalavimai, kaip numatyta siūlomose direktyvoje.

4.7.4.2 EESRK nuomone, civilinę atsakomybę turėtų reglamentuoti aiškios ir skaidrios taisyklės. Jūrų laivininkystės teisėje „didelis neatsargumas“ (anlg. — *gross negligence*) yra teisinė sąvoka, dažnai naudojama bylose dėl kroviniams padarytos žalos. Tarptautiniu mastu sąvoka, naudojama atmetant atsakomybę be kaltės, yra „neatsargumas žinant, kad gali būti padaryta žala“ (angl. — *recklessness with knowledge*); tai sprendimas, kurį Komitetas rėmė savo nuomonėje dėl Erika II taršos išsiliejus naftai ar jos produktams srityje. Todėl Komitetas siūlo direktyvos projekte numatyti keletą objektyvių veiksmų, padedančių valstybėms narėms ir jų teisminėms institucijoms nustatyti, kada tai yra „didelio neatsargumo“ atvejis. Nesant tokios nuostatos, gali kilti pavojus, kad įvairios valstybės narės direktyvą įgyvendins skirtingai.

4.7.4.3 EESRK tvirtina, kad finansinių garantijų pažymėjimai turėtų būti patvirtinti ne valstybės narės išduotu pažymėjimu, o pažymėjimu, įrodančiu priklausymą Laivų valdytojų civilinės atsakomybės draudimo klubui (*P&I Club*). Pažymėjimas, įrodantis priklausymą Laivų valdytojų civilinės atsakomybės draudimo klubui (*P&I Club*), atitiktų siūlomos teisinės priemonės tikslus, be to, iš šio klubo jis lengvai gaunamas.

4.7.5 EESRK nuomone, dabartinė pasiūlymo redakcija prieštarauja 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai 2004/35/EB dėl atsakomybės už aplinkos apsaugą, siekiant išvengti žalos aplinkai ir ją likviduoti (atlyginti), kuri nustato pirminį TJO konvencijų taikymą, įskaitant ir LLMC. Tai galėtų sukelti problemų tarptautinės teisės srityje valstybėms narėms, kurios yra 1976 m. ir 1996 m. LLMC konvencijų narės.

4.7.5.1 EESRK pritaria pasiūlymui, kad laivai turėtų finansinių garantijų pažymėjimus tais atvejais, kai jūreiviai palieka laivą, ir pažymi, kad bendra TJO ir TDO darbo grupė nagrinėja šį klausimą, kuris šioje grupėje yra svarstomas tarptautiniu lygiu.

4.7.6 Atsakomybę ir kompensaciją už cheminių medžiagų ir laivų bunkeriuose vežamos naftos padarytą žalą reglamentuoja

pavojingų ir kenksmingų medžiagų vežimo jūra ir civilinės atsakomybės už laivų bunkeriuose vežamos naftos padarytą žalą konvencijomis ir jos atspindi bendrą tarptautinės bendruomenės nuomonę. EESRK ryžtingai ragina Komisiją dėti visas pastangas, kad ES kuo greičiau išsigaliojusių pavojingų ir kenksmingų medžiagų vežimo jūra ir civilinės atsakomybės už laivų bunkeriuose vežamos naftos padarytą žalą konvencijos, t.y. kad valstybės narės jas greitai ratifikuotų.

5. Konkrečios pastabos

5.1 Komitetas su susidomėjimu pažymi, kad neseniai vykusioje 94-ojoje TDO Tarptautinėje darbo konferencijoje (Laivybos sesija) buvo priimta bendra darbo jūroje konvencija, kurią sudaro teisiškai privalomos nuostatos ir rekomendacijoms skirta dalis. Naujoji konvencija sujungia ir atnaujina galiojančių jūrų teisės konvencijų, priimtų nuo 1920 m., nuostatas, kurios laikui bėgant buvo keičiamos, atnaujinamos ir šiuo metu sudaro aiškų ir išsamų Darbo jūroje kodeksą. EESRK taip pat pažymi ir remia Komisijos siekį įtraukti TDO konvenciją (Darbo jūroje kodeksą) į ES teisę ir remia socialinio dialogo darbo grupės pastangas įgyvendinti šią konvenciją ir skirti geriausias priemones, kad ji būtų perkelta į Bendrijos teisę.

5.2 Turėdamas omenyje savo nuolatinį susirūpinimą žmogiškuoju veiksniu jūrų transporto srityje, EESRK visų pirma ragina Komisiją nusistatyti prioritetą skatinti valstybes nares kuo greičiau ratifikuoti konvenciją, kad turėtų suderintą teisinį pagrindą; kad konvencija išsigaliojusių, ją turi ratifikuoti 30 valstybių, kurioms priklauso bent trečdalis pasaulio bendrojo laivų tonażo. ES galėtų sustiprinti šias pastangas, skatindama EEE valstybes ir valstybes, su kuriomis ji yra sudariusi ekonominio bendradarbiavimo sutartis, ratifikuoti šią konvenciją.

5.3 Bendras siūlomų priemonių poveikis uosto ir vėliavos valstybių institucijoms (teisės aktų nustatytų leidimų išdavimas, socialinis tikrinimas, išplėstinis tikrinimas, tikslas patikrinti visus laivus ir pan.) turėtų būti atitinkamų institucijų įvertintas tam, kad jos galėtų kuo greičiau imtis visų reikiamų veiksmų dėl organizavimo, finansavimo ir naujų asmenų priėmimo į atitinkamas pareigas.

5.4 Turint omenyje esmines Europos jūrų saugumo agentūros kompetencijai priklausančias pareigas, labai svarbu, kad ji taip pat turėtų pakankamus išteklius kuo geriau atlikti savo pareigas.

2006 m. rugsėjo 18 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

pirmininkė

Anne-Marie SIGMUND