



C/2023/875

2023 12 8

**Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė „Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/18/EB, nustatanti pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui“**

(COM(2023) 270 final – 2023/0164 (COD))

(C/2023/875)

Pranešėjas **Sam HÄGGLUND**

Prašymas pateikti nuomonę	Europos Komisija, 2023 6 12 Europos Sąjungos Taryba, 2023 6 9
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	2023 9 6
Priimta plenarinėje sesijoje	2023 9 20
Plenarinė sesija Nr.	581
Balsavimo rezultatai (už / prieš / susilaikė)	216 / 1 / 1

## 1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas (EESRK) palankiai vertina Europos Komisijos pasiūlymą atnaujinti Direktyvą 2009/18/EB<sup>(1)</sup> siekiant pagerinti jūrų saugumą ir sustiprinti jūrų aplinkos apsaugą. Jūrų laivų avarijų tyrimais siekiama padidinti įgulų ir laivų saugumą bei pagerinti avarijų prevenciją jūroje. Tyrimai ir ataskaitų apie juos sklaida yra labai svarbūs nustatant esmines saugumo spragas ir apie jas pranešant, didinant laivų, juos eksploatuojančių darbuotojų, keleivių ir kt. saugumą ir galiausiai gelbėjant gyvybes jūroje.

1.2. EESRK pritaria tam, kad į direktyvos taikymo sritį būtų iš dalies įtrauktas mažų žvejybos laivų (trumpesnių nei 15 metrų ilgio) segmentas. Nors EESRK pažymi, kad geriausia būtų buvę į taikymo sritį visapusiškai įtraukti tokius laivus, be išankstinio kompetentingų institucijų vertinimo, Komitetas taip pat atsižvelgia į problemas, susijusias su valstybių narių išteklių ir pajėgumais.

1.3. EESRK taip pat palankiai vertina tai, kad į siūlomos atnaujintos direktyvos taikymo sritį įtrauktos uoste esančių laivų avarijos, kurios neretai atsiduria valstybių narių „aklojoje zonoje“ ir į kurias jos nuosekliai neatsižvelgia teikdamos ataskaitas.

1.4. EESRK visiškai pritaria tam, kad valstybių narių avarijų tyrimo įstaigoms būtų suteikiama daugiau teisinio aiškumo ir galimybių geriau veikti bei laiku teikti ataskaitas. Visų pirma, atsižvelgiant į naujus jūrų saugumo iššūkius, reikėtų stiprinti ES valstybių narių bendradarbiavimą ir savitarpio pagalbą atliekant saugumo tyrimus. EESRK pritaria tam, kad valstybių narių tyrimų institucijos būtų įpareigos Europos jūrų laivų avarijų informacinėje bazėje (EMCIP) teikti ataskaitas apie visas labai sunkias jūrų laivų avarijas. Be to, EMCIP duomenys turėtų būti skelbiami viešai, o tyrimų ataskaitos paskelbiamos kiek praktiškai įmanoma greičiau.

(<sup>1</sup>) 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/18/EB, nustatanti pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 1999/35/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB (OL L 131, 2009 5 28, p. 114).

1.5. EESRK pabrėžia esminį Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) vaidmenį rengiant mokymus kompetentingoms valstybių narių institucijoms naujų technologijų, varomosios energijos šaltinių, manevravimo, eksploatavimo ir tvarumo klausimais. EMSA turėtų turėti lėšų, kad galėtų toliau vykdyti tyrėjų mokymus besiformuojančių technologijų ir jų poveikio saugumui srityje.

1.6. EESRK taip pat pabrėžia, jog svarbu sukurti konkrečią avarijų tyrimo įstaigoms (ATI) skirtą kokybės valdymo sistemą (KVS), siekiant užtikrinti, kad būtų sistemingai laikomasi procedūrų ir gerinama bendra avarijų tyrimų kokybė.

1.7. EESRK taip pat pažymi, kad itin svarbu užtikrinti Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) reglamentų ir atitinkamos ES teisės aktų sistemos, visų pirma uosto valstybės kontrolės ir vėliavos valstybės reikalavimų direktyvų, kurias taip pat siūloma peržiūrėti, aiškumą ir nuoseklumą. EESRK pritaria direktyvos atnaujinimui, kad ji būtų suderinta su IMO avarijų tyrimo kodeksu.

1.8. EESRK palankiai vertina tai, kad naujoje siūlomos direktyvos 3 straipsnio 4 dalyje paminėtas sąžiningas elgesys su jūrininkais įvykus jūrų laivo avarijai, kad būtų išvengta neteisingo šios profesijos kriminalizavimo. Jūrininkai yra gerbiami specialistai ir svarbu pabrėžti, kad jie atlieka labai svarbų vaidmenį valdant ir vykdamas saugias operacijas. Todėl, bendradarbiaujant su šio sektoriaus atstovais ir socialiniais partneriais, reikėtų toliau didinti pranešimų apie avarijas sklaidą plačiajai visuomenei ir sparčiai įgyvendinti pranešimuose pateiktas rekomendacijas.

## 2. Bendrosios pastabos

2.1. 2023 m. birželio 1 d. Europos Komisija pateikė penkis pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų, kuriais siekiama modernizuoti ES jūrų saugumo taisykles ir užkirsti kelią vandens taršai iš laivų. Ši jūrų dokumentų rinkinį sudaro penki pasiūlymai peržiūrėti šiuos teisės aktus:

- Direktyvą 2009/21/EB <sup>(2)</sup> dėl vėliavos valstybės reikalavimų laikymosi;
- Direktyvą 2009/16/EB <sup>(3)</sup> dėl uosto valstybės kontrolės;
- Direktyvą 2009/18/EB dėl avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimo;
- Direktyvą 2005/35/EB <sup>(4)</sup> dėl taršos iš laivų ir sankcijų už pažeidimus įvedimo;
- Reglamentą (EB) Nr. 1406/2002 <sup>(5)</sup>, įsteigiantį Europos jūrų saugumo agentūrą.

2.2. Direktyva 2009/18/EB teisiškai nustatoma ES avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimo tvarka ir į ES teisę įtraukiami principai, kuriais grindžiama Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijos (UNCLOS) 94 straipsnio 7 dalis, taip pat atitinkamas tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) kodeksas (Tarptautinių standartų ir rekomenduojamos jūrų saugos tyrimo praktikos tiriant jūrų laivų avarijas ir incidentus kodeksas (Avarijų tyrimo kodeksas)). Pagrindinė direktyvos paskirtis – padidinti jūrų saugumą nustatant aiškias ES gaires, kaip suderinti techninius tyrimus ir po jūroje įvykusių avarijų sukauptą patirtį.

2.3. Pagal direktyvą ES ir Europos ekonominės erdvės (EEE) valstybės narės turi įsteigti nepriklausomas avarijų tyrimo įstaigas, gauti pranešimus apie jūrų avarijas ir incidentus, tirti avarijas, priklausomai nuo jų sunkumo, skelbti tyrimo ataskaitas ir pranešti Europos Komisijai apie avarijas bei incidentus jūroje per Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) šiuo tikslu sukurtą ir tvarkomą duomenų bazę (Europos jūrų laivų avarijų informacinę bazę (EMCIP)).

<sup>(2)</sup> 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/21/EB dėl vėliavos valstybės reikalavimų laikymosi (OL L 131, 2009 5 28, p. 132).

<sup>(3)</sup> 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 131, 2009 5 28, p. 57).

<sup>(4)</sup> 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/35/EB dėl taršos iš laivų ir sankcijų už pažeidimus įvedimo (OL L 255, 2005 9 30, p. 11).

<sup>(5)</sup> 2002 birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1406/2002, įsteigiantis Europos jūrų saugumo agentūrą (OL L 208, 2002 8 5, p. 1).

2.4. Direktyvoje nustatyta, kad esant galimybei iš avarijos tyrimo pasisemti patirties ES ir (arba) EEE valstybės narės turėtų atlikti avarijos tyrimą, kai avarija susijusi su laivu, plaukiojančiu su jų vėliava, arba įvyksta jų vandenyse, ir (arba) kai tai susiję su jų svarbiais interesais. Tokiais tyrimais nesiekama nustatyti ar priskirti jokios civilinės ar baudžiamosios atsakomybės.

2.5. 2018 m. buvo atliktas šios direktyvos *ex post* vertinimas ir jūrų teisės aktų tinkamumo patikra. Nustatyta, kad tam tikri klausimai kelia susirūpinimą. Rezultatai patvirtino, kad direktyva yra aktuali, veiksminga, efektyvi ir suteikia pridėtinės vertės ES lygmeniu, nes atlieka svarbų vaidmenį užtikrinant IMO ir ES standartų laikymąsi, taip prisidedant prie aukšto lygio jūrų transporto saugos, saugumo ir tvarumo, taip pat užtikrinant vienodas sąlygas valstybėms narėms. Tačiau taip pat nustatyta nemažai tobulintinų sričių arba sričių, kurias reikia patikslinti:

- šiuo metu parengtoje direktyvoje nenumatyta tirti su trumpesniais nei 15 metrų ilgio žvejybos laivais susijusių avarijų;
- dėl neaiškių apibrėžčių, neaiškios formuluotės ir kai kurių nuostatų formuluočių netikslumo kyla painiava;
- atitinkamos tarptautinės reguliavimo aplinkos pokyčiai. ES teisė turi būti suderinta su atitinkamais tarptautiniais dokumentais ir (arba) rezoliucijomis;
- apie kai kuriuos nelaimingus atsitikimus nepranešama arba jie nėra tiriami, nes avarijų tyrimo įstaigoms (ATI) trūksta tinkamų išteklių ir kompetencijos;
- nauji pokyčiai ir (arba) technologijos, kurių gali atsirasti jūrų transporto žalinimo arba autonominių laivų naudojimo srityje, neišvengiamai reikš naujus iššūkius, kilsiančius ATI.

### 3. Bendrosios pastabos

#### *Mažų žvejybos laivų įtraukimas*

3.1. EESRK pritaria tam, kad į direktyvos taikymo sritį būtų iš dalies įtrauktas mažų (trumpesnių nei 15 metrų ilgio) žvejybos laivų segmentas. Nors EESRK pažymi, kad visapusiškas įtraukimas, be išankstinio kompetentingų institucijų vertinimo, būtų buvęs idealus pasirinkimas, jis taip pat atsižvelgia į valstybių narių išteklių ir pajėgumų trūkumą.

3.2. Daug tokio dydžio (trumpesnių nei 15 metrų ilgio) laivų gali vykdyti mėgėjų žvejybą. Reikėtų aiškios apibrėžties, grindžiamos tuo, ar suteikiama jūrų žvejybos licencija. Taip pat pažymima, kad nėra teisiškai privalomų kodeksų ar standartų, reglamentuojančių tokių laivų projektavimą, statybą ar eksploatavimą. IMO, TDO ir FAO skelbia rekomendacijas ir savanoriškus kodeksus, tačiau jie nėra privalomi.

3.3. Duomenų apie avarijas žvejybos sektoriuje mažai, o visoje ES trūksta nuoseklaus požiūrio. Duomenų, ypač apie avarijas arba vos neįvykusias avarijas, stoka gali slėpti daug didesnę problemą. Žvejyba tebėra pavojinga profesija, o Komisijos pasiūlymas yra žingsnis teisinga linkme siekiant pagerinti šio sektoriaus saugos standartus.

#### *Žmogiškasis veiksnys*

3.4. EESRK palankiai vertina tai, kad naujoje siūlomos direktyvos 3 straipsnio 4 dalyje paminėtas sąžiningas elgesys su jūrininkais įvykus jūrų laivo avarijai, kad būtų išvengta neteisingo šios profesijos kriminalizavimo, nes jūrininkai turėtų būti laikomi gerbiamais specialistais.

3.5. Šiuo atžvilgiu svarbu pabrėžti, kad jūrininkai, žvejai ir uostų darbuotojai atlieka labai svarbų vaidmenį valdant ir įgyvendinant saugias operacijas. Tebėra keblu avarijų metu įgytą patirtį pritaikyti praktiškai individualiu lygmeniu.

3.6. Todėl bendradarbiaujant su šio sektoriaus atstovais ir socialiniais partneriais, reikėtų toliau didinti pranešimų apie avarijas sklaidą plačiajai visuomenei ir sparčiai įgyvendinti pranešimuose pateiktas rekomendacijas. Nereikėtų pamiršti prevencijos svarbos: darbo sąlygos, nuovargis ir kt. gali lemti tragiškas jūrų laivų avarijas, galinčias nusinešti jūrininkų, žvejų ir uostų darbuotojų gyvybes.

#### *Suderinimas su IMO*

3.7. EESRK pažymi, kad itin svarbu užtikrinti Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) reglamentų ir atitinkamos ES teisės aktų sistemos, visų pirma uosto valstybės kontrolės ir vėliavos valstybės reikalavimų direktyvų, kurias taip pat siūloma peržiūrėti, aiškumą ir nuoseklumą. EESRK visų pirma pritaria direktyvos atnaujinimui, kad ji būtų suderinta su IMO avarijų tyrimo kodeksu. Visų pirma EESRK pritaria suderinimui su IMO, remiantis tik TJO gairėmis padedant tyrėjams įgyvendinti Avarijų tyrimo kodeksą (Rezoliucija A.1075(28)), ir 2011 m. gruodžio 9 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 1286/2011 <sup>(6)</sup>, kuriuo nustatoma bendra jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo metodika, panaikinimui.

#### *Valstybių narių ištekliai*

3.8. EESRK visiškai pritaria tam, kad valstybių narių avarijų tyrimo institucijoms būtų suteikiama daugiau teisinio aiškumo ir galimybių geriau veikti bei laiku teikti ataskaitas.

3.9. Atsižvelgiant į naujas dideles jūrų saugumo problemas (įskaitant avarijas jūroje, susijusias su neteisėtu migrantų gabenimu ir prekyba žmonėmis), reikėtų stiprinti ES valstybių narių bendradarbiavimą ir savitarpio pagalbą atliekant saugumo tyrimus.

3.10. EESRK pritaria tam, kad valstybių narių tyrimų institucijos būtų įpareigos Europos jūrų laivų avarijų informacinėje bazėje (EMCIP) teikti ataskaitas apie visas labai sunkias jūrų laivų avarijas. EESRK taip pat pritaria tam, kad apie visas jūrų laivų avarijas ir incidentus jūroje, išskyrus labai sunkias jūrų laivų avarijas, EMCIP galėtų pranešti tinkamai paskirta valstybės narės kompetentinga institucija, išskyrus jūrų saugumo tyrimų instituciją, EMSA arba Komisija.

3.11. EESRK pabrėžia, kad Europos jūrų laivų avarijų informacinės bazės (EMCIP) duomenys yra itin svarbūs siekiant dalytis žiniomis apie avarijas ir incidentus jūroje. EMCIP turėtų būti vieša, kad taptų skaidresnė ir atskaitingesnė ES piliečiams.

3.12. Nors įgyvendinant direktyvą buvo prisidėta prie to, kad pranešimai apie avarijas būtų skelbiami per nustatytus terminus, juos skelbti reikėtų dar sparčiau. Svarbu, kad faktai apie jūrų laivų avariją būtų kuo greičiau paskelbti aukų šeimoms. Kelerius metus laukti atsakymo yra nežmoniška, be to, tai gali turėti įtakos būtinam draudimo lėšų, galinčių užtikrinti saugią šeimų ateitį, mokėjimui.

3.13. EESRK pabrėžia esminį Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) vaidmenį rengiant mokymus valstybių narių kompetentingoms institucijoms naujų technologijų eksploatavimo ir tvarumo klausimais. EMSA turėtų turėti lėšų, kad galėtų toliau vykdyti tyrėjų mokymus besiformuojančių technologijų (t. y. autonominių laivų, alternatyviųjų degalų, vežamų kaip kroviniai arba naudojamų varikliams varyti bei laivams elektrifikuoti) ir jų poveikio saugai srityse.

3.14. EESRK taip pat pabrėžia, jog svarbu sukurti konkrečią avarijų tyrimo įstaigoms (ATI) skirtą kokybės valdymo sistemą (KVS), siekiant užtikrinti, kad būtų sistemingai laikomasi procedūrų ir gerinama bendra avarijų tyrimų kokybė.

Bruselis, 2023 m. rugsėjo 20 d.

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkas  
Oliver RÖPKE*

<sup>(6)</sup> 2011 m. gruodžio 9 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1286/2011, kuriuo priimama bendroji jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo metodika, parengta pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/18/EB 5 straipsnio 4 dalį (OL L 328, 2011 12 10, p. 36).