

— Ar projekta 20. pantu tiek atcelts Padomes lēmums 73/391/EEC. Neskatoties uz to, projekta III pielikumā zem virsraksta "Atceltais lēmums ar tā grozījumiem" ir minēts arī padomes lēmums 76/641/EEC. Tādēļ pilnīguma labad projekta 20. pantā būtu jāatceļ arī grozījumi, kas izdarīti ar lēmumu 76/641/EEC.

2.6 Bez tam uzmanība īpaši ir jāpievērš tulkojumu precizitātei, jo neprecizitātes var novest pie tiesību nedrošības un nepareizas pielietošanas.

Briselē, 2004. gada 30. jūnijā

*Eiropas ekonomikas un sociālo lietu komitejas
prezidents
Roger BRIESCH*

Atzinums par Priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Starptautiskā drošības pārvaldes kodeksa (ISM) ieviešanu Kopienā

COM(2003) 767 galīgā red. – 2003/0291 (COD)

(2004/C 302/05)

2004. gada 13. janvārī Eiropas Savienības Padome, saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 80. panta 2. punktu, nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par Priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Starptautiskā drošības pārvaldes kodeksa (ISM) ieviešanu Kopienā

Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un Informācijas sabiedrības darba grupa, kura bija atbildīga par komitejas darba sagatavošanu attiecīgajā jautājumā, pieņēma savu atzinumu 2004. gada 10. maijā. Ziņojuma sniedzējs bija Dr. Bredīma Savopoulou.

Savā 410. plenārajā sesijā 2004. gada 30. jūnijā un 1. jūlijā (30. jūnija sēdē) Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja pieņēma sekojošo atzinumu ar 155 balsīm "par", 2 "pret" un 4 "atturoties"

1. Ievads

1.1 Starptautiskais pārvaldes kodekss par kuģu drošu ekspluatāciju un piesārņojuma novēršanu (ISM kodekss) tika pieņemts 1979. gadā Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (IMO), kā līdzeklis, lai sekmētu kuģošanas drošības kultūras un vides apziņas pilnveidošanu. 1994. gadā IMO, pieņemot jaunu IX nodaļu "Kuģu drošas ekspluatācijas pārvaldība" (MSOS) Starptautiskajā konvencijā Par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS), nolēma darīt Kodeksu par saistošu.

1.2. Kodeksa saistošā piemērošana tika realizēta divās fāzēs. 1998. gada 1. jūlijā tas kļuva saistošs kompānijām, kuras ekspluatē pasažieru kuģus, naftas tankkuģus, tankkuģus, kuri pārvadā ķīmiskas vielas, degvielas transportkuģus un kravu transportkuģus, kas iesaistīti starptautiskajos reisos, ar bruto svaru 500 tonnas un vairāk. 2002. gada 1. jūlijā Kodekss kļuva saistošs kompānijām, kuras ekspluatē citus kravas kuģus ar bruto svaru 500 tonnas un vairāk, kas iesaistīti starptautiskajos reisos.

1.3. Atsaucoties uz Estonia traģēdiju ES pieņēma lēmumu par ISM kodeksa ieviešanu pasažieru ro-ro tipa prāmjiem, kuri iesaistīti starptautiskajos un vietējos jūras reisos Kopienas ietvaros saskaņā ar 1/7/1996 regulu (EC) Nr. 3051/95 (8/12/1995) ⁽¹⁾. EESK savā attiecīgajā atzinumā apsveica ierosinājumu un atbalstīja Komisijas iniciatīvu ⁽²⁾.

1.4. Regula ir mainīta divreiz: a) saskaņā ar regulu Nr. 179/1998 ⁽³⁾, kas attiecas uz vienotu ISM kodeksa dokumentu/sertifikātu piemērošanu prāmjiem, kas tiek ekspluatēti Eiropā un b) saskaņā ar regulu Nr. 1970/2002 ⁽⁴⁾, ņemot vērā sekojošos ISM kodeksa labojumus, kuri bija pieņemti IMO. Regula stājās spēkā 2002. gada 26. novembrī.

⁽¹⁾ Padomes (EC) 1995. gada 8. decembra Regula Nr. 3051/95 par drošības pārvaldību uz roll-on/roll-off tipa pasažieru prāmjiem (ro-ro prāmjiem), OV L 320, 30.12.1995., 14. lpp.

⁽²⁾ OV C 236, 11.9.1995., 42. lpp

⁽³⁾ OV L 19, 24.1.1998., 35. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 302, 6.12.2002., 3.lpp.

2. Komisijas priekšlikums

2.1. Kad regula (EC) Nr. 3051/95 tika pieņemta, dalībvalstis un Eiropas Parlaments noteica, ka ISM kodeksa piemērošana ro-ro tipa pasažieru prāmjiem ir prioritāte, bet tāpat, ka tā ir pirmā no sekojošo ierosmju sērijas, lai uzlabotu drošību uz jūras.

2.2. Ierosinātā regula ir vispārēja rakstura, tā aizstās regulu (EC) Nr. 3051/95 un tās galvenais uzdevums ir veicināt korektu, stingru un saskaņotu Kodeksa ieviešanu visās dalībvalstīs. Regula paralēli saglabās pašreizējos ES ISM noteikumus, kas piemērojami ro-ro tipa prāmjiem, kuri regulāri veic reisu uz un no Eiropas ostām, neatkarīgi no tā zem kāda karoga tie kuģotu.

2.3. Regula attieksies uz jebkuru kompāniju, kas ekspluatē vienu vai vairākus no sekojošiem kuģiem uz jūras:

- kravas kuģi, kas kuģo ar kādas dalībvalsts karogu un ir iesaistīti starptautiskajos un vietējos pārvadājumos;
- pasažieru kuģi, kas kuģo ar kādas dalībvalsts karogu un izpilda starptautiskos pārvadājumus;
- pasažieru kuģi, neatkarīgi no to karoga, kas iesaistīti vietējos reisos A un B klases jūras zonās kā noteikts direktīvas Nr. 98/18/EC 4. punktā;
- ro-ro tipa pasažieru prāmji, neatkarīgi no to karoga, kas veic pārvadājumus uz un no Kopienas dalībvalstu ostām regulāros ro-ro tipa pasažieru prāmju pakalpojumos, un
- kravas kuģi, neatkarīgi no to karoga, kas iesaistīti pārvadājumos uz un no Kopienas dalībvalsts ostām saskaņā ar kabotāžas fideru pakalpojumiem.

2.4. Ierosinātās regulas kompetence balstās uz SOLAS konvencijas IX nodaļas noteikumiem un attiecināma uz visiem kuģiem, kas atbilst SOLAS kompetencei un nes dalībvalsts karogu, pat, ja tie darbojas vietējos reisos. Tomēr, pasažieru kuģiem, kas iesaistīti vietējā satiksmē, noteikumi tiks piemēroti tikai tiem, kuri darbojas vairāk nekā 5 jūdzes no piekrastes līnijas, un šie noteikumi tiks attiecināti uz visām valstīm.

2.5. Jebkurai kompānijai, kura ekspluatē vienu vai vairākus no iepriekšminētajiem kuģiem būs jāpakļaujas Starptautiskajam pārvaldes kodeksam par Kuģu drošu ekspluatāciju un piesārņojuma novēršanu (ISM kodekss), kas atspoguļots pielikuma sadaļā Nr. I. Dalībvalstīm būs jāatbilst sertifikācijas procesa vadlīnijām (Noteikumi, kas attiecas uz ISM kodeksa ieviešanas izpildi), kā norādīts pielikuma sadaļā Nr. II

3. Vispārīgas piezīmes

3.1. ISM kodekss ir viens no vissvarīgākajiem soļiem uz priekšu, kas sperti kuģošanas drošības jomā, tāpēc, ka tas nodrošina struktūru ar kuras palīdzību IMO konvencijas var tikt iedarbīgi īstenotas. EESK uzskats, kā jau minēts iepriekšējos atzinumos, ir, ka regula Nr.3051/95 ir kalpojusi kā lietderīgs mērķis sekmējot ISM kodeksa īstenošanu attiecībā uz ro-ro tipa

pasažieru kuģiem 2 gados un paplašinot tā pielietojumu attiecībā uz kuģiem, kas iesaistīti vietējos jūras reisos.

3.2. EESK atzīmē, ka skatoties uz kompānijām, kuras darbojas pasažieru un kravu starptautiskajos pārvadājumos, piedāvātās regulas mērķis jau ir sasniegts, tā kā pienākums ievērot ISM kodeksu izriet no SOLAS konvencijas. Turklāt, kompānijām, kuras darbojas ekspluatējot ro-ro tipa pasažieru kuģus vietējiem pārvadājumiem šis mērķis ir sasniegts īstenojot regulu Nr. 3051/95.

3.3. Komisijas galvenais pamatojums priekšlikumam ir tas, ka pilnīga ISM kodeksa un attiecīgo IMO vadlīniju pārlikšana ES likumā uzlabos ISM kodeksa efektīvu īstenošanu Kopienā. EESK piekrīt pamatojumam un pilnībā atbalsta šo mērķi ciktāl tas attiecas uz kuģiem, kuriem jau ir piemērots ISM kodekss. Tomēr attiecībā uz ierosināto paplašinājumu pievienoto vērtību par ISM kodeksa piemērošanu citiem kuģu tipiņiem, EESK izsaka sekojošas piezīmes.

3.3.1. ISM kodekss radās no nozares iniciatīvas kā brīvprātīgs līdzeklis kvalitatīvai kuģošanas nodrošināšanai. Pieredze, kas gūta ISM kodeksa saistošajā globālajā ieviešanā kopš pirmās fāzes 1998. gadā ir atklājusi Kodeksa spēcīgās puses un trūkumus. Ir vispārēji atzīts, ka ir nepieciešamība pēc labākas sapratnes visā jūrniecības sabiedrībā (karoga valstu, sistematizācijas sabiedrību un kuģniecību) par kodeksa mērķiem, par uzlabotām saitēm starp tiem, kuri izdod ISM sertifikātus un vienotus standartus ISM kodeksa auditoru apmācībai. Prasmīgas drošības pārvaldes stūrakmens ir uzticēšanās. Kuģniecības drošības un piesārņojuma novēršanas nodrošināšanā indivīdu uzticēšanās un motivācija ir tas, kas visos līmeņos nosaka gala rezultātu. Bez kuģniecības sabiedrības izpratnes, ISM kodekss var kļūt par vingrinājumu uz papīra, kā gribētu ieteikt skeptiķi.

3.3.2. Mūsdienās riska novērtējums ir plaši lietots kā mērķis un drošs līdzeklis, lai apsvērtu drošības uzlabošanu. Balstoties uz šo pieeju, un ņemot vērā uzskatāmi pierādīto nepieciešamību, ISM kodeksa piespiedu piemērošana ES robežās attiecībā uz prāmjiem, kuri iesaistīti regulārā satiksmē uz un no Eiropas ostām ir pilnīgi pamatota un apstiprināta. Uz tā paša pamata, līdz šim laikam vadlīniju piemērošana visiem citiem kuģiem, uz papildu principa pamata, ir pilnīgi pareizi atstāta nacionālo valdību rokās. EESK nezina nevienu nacionālo likumdošanu, kura pārsniegtu ISM kodeksa obligātās prasības attiecībā uz kuģiem, kas darbojas vietējā satiksmē.

3.3.3. ISM kodekss, kas ir domāts kuģiem, kas iesaistīti starptautiskajā satiksmē, un tādējādi ārpus valdību vai kompāniju sasniedzamības robežas, uzliek kompānijām un to kuģiem nozīmīgus pienākumus un pieprasa atbilstību starptautiskajām konvencijām un veicina nozares standartu stingru ievērošanu. Turklāt kravas kuģu, kuri darbojas vienīgi vietējā satiksmē, drošības režīms tiek regulēts nacionālajā likumdošanā un iesaistot šādiem kuģiem var nākties pakļauties režīmam, kas piemērojams kravas kuģiem starptautiskajā satiksmē.

3.3.4. EESK kā *inter alia* mazo un vidējo uzņēmumu interešu aizbildne ir norūpējies par ISM kodeksa obligātu piemērošanu mazajām un vidējām kuģniecībām, kuras darbojas tikai vietējā satiksmē. Augstākminētā apsvēruma kontekstā, ierosinātajai regulai jāņem vērā birokrātiskās formalitātes un atbilstības prasību izmaksas attiecībā uz tās piemērošanu šādu kompāniju kuģiem. Tādējādi, tiks prasīts piemērošanas elastīgums un/vai (prasību) samazinājums.

4. Īpašas piezīmes

4.1. 3. pants – Piemērošana

4.1.1. EESK uzskata, ka prasību samazināšana var būt nepieciešama praktiskuma iemeslu dēļ gadījumos, kad mazi kravas kuģi un pasažieru kuģi ir iesaistīti vietējā satiksmē un, it īpaši, ja šādu kuģi vada pats īpašnieks vai tā tiešā pārraudzībā.

4.2. 4. pants – Drošības pārvaldes prasības

4.2.1. Ieviešot (regulu), augstākminētajiem kuģiem varētu nākties pakļauties režīmam, kas piemērojams kuģiem, kas iesaistīti starptautiskajā satiksmē. EESK uzskata, ka regulai skaidri jānosaka ISM kodeksa pamatprasības, kas varētu būt attiecināmas uz šādiem kuģiem.

4.3. 5. pants – Sertifikācija

4.3.1 EESK apstiprina sertifikācijas procesa obligāto piemērošanu, kurš ir galvenais likumīgais pamatojums ierosinātajai regulai.

4.3.2 Saistībā ar 2. un 6. pantu ir jāatzīmē, ka Atbilstības dokumentu un Drošības pārvaldes Sertifikātus var tāpat izsniegt administrācija pēc karoga administrācijas pieprasījuma.

4.3.3 EESK apgalvo, ka 5. panta 4. un 9. punktu nepieciešama rediģēšana un saskaņošana ar ISM kodeksa noteikumiem, tāpēc, ka tie nosaka nevajadzīgus ierobežojumus un rada neskaidrību.

4.4. 7. pants – Drošības procedūra

4.4.1 Drošības procedūra neiesaista, kā tai to vajadzētu, dalībvalsti vai valsti, kas izdevusi Atbilstības dokumentu, un, kurai varētu rasties vajadzība atcelt šī dokumenta derīgumu vai to atsaukt.

4.5. 9. pants – Ziņošana

4.5.1 Punkts atsaucas uz ziņojuma formu, kuru nosaka Komisija, tomēr, tas neizvirza noteikumus, par to, kas būtu jāziņo. Ir jāpaskaidro vai ir paredzēti ziņojumi par dalībvalstu atbilstību regulai un vēl jo īpaši sertifikācijas procedūrām vai tie ir ziņojumi par kompāniju un to kuģu atbilstību, par ko var liecināt karogs vai ostas valsts kontrole.

4.6. 13. pants – Stāšanās spēkā

4.6.1. Saskaņā ar 3. un 4. pantu piezīmēm, EESK uzskata, ka viena gada pārejas periods kravas kuģu un pasažieru kuģu, kas iesaistīti vietējā satiksmē, atbilstības nodrošināšanai ir piemērots.

5. Secinājumi

5.1. EESK atbalsta ISM kodeksa un attiecīgo IMO vadlīniju pilnīgu pārņemšanu ES likumā ar ierosinātās regulas palīdzību aizstājot regulu Nr. 3051/95. Tomēr, patiesajā izteiksmē, ierosinātās regulas apjoma paplašinājuma pievienotā vērtība varētu būt ierobežota, tā kā kuģi, kas iesaistīti starptautiskajā satiksmē un ro-ro tipa pasažieru kuģi, kas iesaistīti vietējā satiksmē jau atbilst ISM kodeksam.

5.2. EESK atzīmē, ka ISM ieviešanas pieredze kopš pirmās fāzes 1998.gadā ir atklājusi kodeksa stiprās puses un trūkumus. Visām jūrniecības sabiedrības pusēm, kas ir iesaistītas kodeksa ieviešanā ir pilnībā jāizprot kodeksa uzdevumi, pretējā gadījumā tas var kļūt par vingrinājumu uz papīra. Šī nepieciešamība ir acīmredzama attiecībā uz kompānijām un kuģiem, kas līdz šim ir bijuši izslēgti no ISM kodeksa režīma.

5.3. Iniciatīva par ISM kodeksa piemērošanas paplašināšanu attiecībā uz kuģiem, kas iesaistīti vietējā satiksmē ir jāpārskata, lai pārveidotu to elastīgāku. Netīši un nesamērīgi, jauno kategoriju kuģiem var nākties pakļauties režīmam, kas ir piemērojams kuģiem, kas iesaistīti starptautiskajos pārvadājumos ar iespējami pārmērīgi augstu atbilstības maksu, it īpaši gadījumos, kad kuģus vada īpašnieks vai tā tiešā pārraudzībā. Ierosinātās regulas sertifikācijas procedūra jāpiemēro tā, lai neuzliktu nevajadzīgus ierobežojumus mazajām un vidējām kompānijām, kas iesaistītas vietējā satiksmē. Tādējādi ISM kodeksa pamatprasību samazināšana vai alternatīvi noteikumi attiecībā uz šiem kuģiem var būt nepieciešami.

Briselē, 2004. gada 30. jūnijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas

prezidents

Roger BRIESCH