



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 2005.8.23
COM(2005) 379 galīgā redakcija

2003/0291 (COD)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM

saskaņā ar EK Līguma 251. panta 2. punkta otro daļu par Padomes pieņemto nostāju,

**lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes regulu par Starptautiskā drošas
pārvaldes kodeksa (ISM kodeksa) ieviešanu Kopienā**

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM

saskaņā ar EK Līguma 251. panta 2. punkta otro daļu par Padomes pieņemto nostāju,

lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes regulu par Starptautiskā drošas pārvaldes kodeksa (*ISM* kodeksa) ieviešanu Kopienā

1. DOKUMENTA PRIEKŠVĒSTURE

Datums, kad priekšlikums nosūtīts EP un Padomei (dokuments KOM(2003) 767 galīgais – 2003/0291(COD)): 2003.12.11

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinuma datums: 2004.6.30

Datums, kad Eiropas Parlaments pirmajā lasījumā sniedzis savu atzinumu: 2004.3.10

Vienotās nostājas pieņemšanas datums : 2005.7.18

2. KOMISIJAS PRIEKŠLIKUMA TEMATS

Priekšlikuma nolūks ir iestrādāt Eiropas Savienības tiesībās Kuģošanas drošības pārvaldības kodeksu (Starptautisko drošas pārvaldes kodeksu).

Pēc prāmja „Estonia” katastrofas Padome pieņēma 1995. gada 8. decembra Regulu (EK) Nr. 3051/95, kuras piemērošanu ierobežoja tikai uz iebraucamo pasažieru prāmju (ro-ro prāmju) drošības vadību.

Kopš *ISM* kodeksu obligāti piemēro visu tipu kuģiem, kas veic starptautiskos pārvadājumus, Komisijas priekšlikuma nolūks ir aizstāt Padomes Regulu (EK) Nr. 3051/95 ar kādu vispārēji piemērojamu regulu. Praksē šā projekta mērķis ir atbilstoši *ISM* koda pamata koncepcijai, kas balstās uz vispārēju pieeju, kodeksu piemērot kuģošanas sabiedrībām, kas ekspluatē visu tipu kuģus, kas peld ar kādas Kopienas dalībvalsts karogu, kā arī kuģiem, kas, neatkarīgi no tā, ar kādas valsts karogu tie peld, veic vietējos pārvadājumus ES teritorijā, un iebraucamajiem pasažieru prāmjiem, kas veic regulārus pārvadājumus uz kādu Eiropas ostu vai no tās.

Regulas priekšlikuma mērķis ir uzlabot drošu vadību, tādu kuģu ekspluatācijas drošību, kas iesaistīti vietējā un starptautiskajā satiksmē, kā arī novērst šādu kuģu izraisītu jūras piesārņojumu. Vēl šīs regulas mērķis ir arī Kopienas tiesībās ieviest *ISM* kodeksā izdarītos grozījumus, kas papildina noteikumus par atbilstības sertifikātu, pagaidu sertifikātu derīgumu un sertifikātu formu. Šie grozījumi stājas spēkā 2002. gada 1. jūlijā *SOLAS* konvencijas ietvaros (SJO Rezolūcija (MSC.104 (73))).

Turklāt projektā ir paredzēta obligāta kontrole, gada ziņojuma sniegšana Komisijai un sankciju sistēmas ieviešana dalībvalstīs.

3. PIEZĪMES PAR KOPĒJO NOSTĀJU

Lai gan Eiropas Parlaments pieņēma šo priekšlikumu bez paziņojuma un ierosinātiem grozījumiem, Padome ir ieviesusi virkni izmaiņu, kas nemaina ne tā mērķus, ne garu.

- attiecībā uz definīcijām

Ar vienoto nostāju ieviesto grozījumu mērķis ir paplašināt regulas projekta piemērošanas jomu tā, lai tajā ietilptu arī citi kuģi, piemēram, ātrgaitas kuģi, mobilās naftas urbumu platformas, tūrisma zemūdenes, kā arī kuģu bruto tonnāža.

No šādas perspektīvas raugoties, ar šo vienoto nostāju dažādu spēkā esošo tiesību aktu definīcijās tiek ieviesta konsekvence.

- attiecībā uz piemērošanas jomu

Komisijas sagatavotajā projektā ir paredzēta diferencēta piemērošana atkarā no katra atsevišķa kuģa tipa, atkarā no tā, vai to piemēro ar kādas konkrētas valsts karogu peldošiem kuģiem vai visiem kuģiem, neatkarīgi no karoga, ar ko tie peld, un atkarā no veikto pārvadājumu veida (starptautiskie vai vietējie pārvadājumi).

Kopējā nostāja piešķir vienlīdzīgu statusu kuģiem, kas peld ar kādas dalībvalsts karogu, un tiem kuģiem, kas peld ar kādas trešās valsts karogu, ja šie kuģi tiek regulāri ekspluatēti regulāru pārvadājumu, kravas pārvadājumu vai pasažieru pārvadājumu veikšanā.

- attiecībā uz drošas vadības prasībām

Vienotā nostāja izveido saikni starp piemērošanas jomu un Koda noteikumiem, ko tajā piemēro.

- par sertifikāciju un pārbaudēm

Regulas projektā ir paredzēti divi atsevišķi panti (5. un 6. pants). Kopējā nostājā tie ir skatīti vienā pantā, svītrojot noteikumus, kas jau ir izklāstīti II pielikuma B daļā, un atsaucoties uz šo pielikumu.

- par drošības procedūru

Projektā iekļauta procedūra, par ko ir runa Regulā (EK) Nr. 3051/95. Kopējā nostājā ir svītrots šis pants, kas praksē nekad nav izmantots.

- par atkāpēm

Šis noteikums regulas projektā nebija iekļauts. Tā nolūks ir samazināt administratīvās izmaksas par maziem kuģošanas uzņēmumiem vai par atsevišķiem kuģiem, kas tiek ekspluatēti tikai vietējos pārvadājumos, sakarā ar ko uz tiem daļēji vai pilnībā neattiecas atsevišķi *ISM* kodeksa noteikumi (A daļas 6., 7., 9., 11. un 12. punkts), vienlaikus tomēr saglabājot *ISM* kodeksa pamatkonceptu.

Vienotajā nostājā ir paredzēts, ka dalībvalstis iepriekš paziņo Komisijai par līdzvērtīgiem valsts pasākumiem (5.a pants) un procedūru, ko piemēro, lai saņemtu Komisijas apstiprinājumu.

- par sertifikātu derīgumu, pieņemšanu un atzīšanu

Šie noteikumi kā tādi projekta regulā nebija iekļauti, bet bija minēti noteikumos, ko atkārtoti definēja sarunās ar Padomi (5. un 6. pants).

Vienotā nostāja piešķir vienlīdzīgu statusu gan to kuģu sertifikātu derīguma, pieņemšanas un atzīšanas pārbaudēm, kas peld ar kādas dalībvalsts karogu, gan arī tādu kuģu sertifikātu pārbaudēm, kas peld ar trešās valsts karogu.

- par komitejas procedūru

Kopējā nostāja paredz, ka jautājumā par sertifikātu derīguma termiņu komitejas procedūru vairs nepiemēro.

- par stāšanos spēkā

Vienotajā nostājā ir paredzēts, ka regula stājas spēkā vienu gadu vēlāk to kuģu gadījumā, uz kuriem pašlaik vēl neattiecas *ISM* kodekss (proti, kuģi, kas nav iebraucamie pasažieru prāmji, kas veic vietējos pārvadājumus). Tātad minētajiem kuģiem šos noteikumus sāk piemērot divus gadus pēc regulas stāšanās spēkā.

4. SECINĀJUMI

Komisija atzīst, ka kopējā nostāja negroza nedz tās priekšlikuma mērķus, nedz arī priekšlikuma garu, un tādēļ šo kopējo nostāju var atbalstīt.