

Reģionu komitejas atzinums par tematu “Trešā likumdošanas pakete kuģošanas drošībai”

(2006/C 229/06)

REĢIONU KOMITEJA,

ņemot vērā Eiropas Komisijas 2005. gada 25. novembra vēstuli, kurā tā aicina RK sagatavot atzinumu par tematu “Trešā likumdošanas pakete kuģošanas drošībai”;

ņemot vērā Komisijas paziņojumu par tematu “Trešā likumdošanas pasākumu pakete kuģošanas drošībai” un septiņas attiecīgās direktīvas: KOM (2005) 586 galīgā red., KOM (2005) 587 galīgā red., KOM (2005) 588 galīgā red., KOM (2005) 589 galīgā red., KOM (2005) 590 galīgā red., KOM (2005) 592 galīgā red., KOM (2005) 593 galīgā red.;

ņemot vērā Biroja 2005. gada 12. aprīļa lēmumu uzdot Teritoriālās kohēzijas politikas komisijai izstrādāt atzinumu par minēto tematu;

ņemot vērā Eiropas Parlamenta rezolūciju par kuģošanas drošības uzlabošanu kā atbildes reakciju uz tankkuģa “*Prestige*” avāriju (2003/2066(INI)) un pamatojoties uz Eiropas Parlamenta MARE komitejas (*Temporary Committee on Improving Safety at Sea*) veikto darbu (MARE rezolūcija);

ņemot vērā 2004. gada jūnijā iesniegto atzinumu, ko Eiropas kuģu īpašnieku asociāciju un to locekļu vārdā puda Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas (ECSA), un 2004. gada 10. jūnijā un 2005. gada 10. martā iesniegtos atzinumus, ko Eiropas jūras ostu vārdā puda Eiropas Jūras ostu organizācija (ESPO), kā arī 2006. gada janvārī iesniegtos atzinumus, ko savu locekļu vārdā puda Starptautiskā neatkarīgo tankkuģu īpašnieku asociācija (INTERTANKO);

ņemot vērā Kuģošanas drošības jumta organizācijas (*Maritime Safety Umbrella Operation — MUSO*) darbu, ar ko sabiedrība tika iepazīstināta seminārā par tēmu “Paraugprakse drošības zonu noteikšanā, plānošanā un ieinteresēto personu iesaistīšanā”, kas notika 2006. gada 23.–24. februārī, un minētajā seminārā izteikto priekšlikumu par to, ka Starptautiskajai jūrniecības organizācijai (SJO) jāizveido negadījumu vadības pamatprogramma, kas jāiekļauj direktīvā;

ņemot vērā SJO pieņemtās starptautiskās konvencijas par kuģošanu, tostarp visas ar tām saistītās rezolūcijas un grozījumus, ko SJO pieņēmusi pēdējā laikā;

ņemot vērā atzinuma projektu (*CdR 43/2006 rev.2*), ko Teritoriālās kohēzijas politikas komisija pieņēma 2006. gada 5. aprīlī (ziņotāja — **Flo Clucas** kdze (UK/ELDA) (Liverpūles pilsētas padomes locekle)),

Tā kā

- 1) vēl joprojām notiek standartiem neatbilstoša kuģošana un ir jāveic pasākumi, lai novērstu to, ka karoga valstis, klasificēšanas sabiedrības, kuģu īpašnieki, rēderi, fraktētāji, terminālu operatori un kuģu kapteiņi lielākas peļņas gūšanas nolūka turpina rīkoties bezatbildīgi un neievēro starptautiskos noteikumus un drošības pasākumus,
- 2) jūras satiksmes negadījumos un avārijās iet bojā cilvēki un tiek piesārņots okeāns, reģionālās un vietējās piekrastes un jūras zona, tādējādi radot ievērojamus ekonomiskos zaudējumus, nopietnus kaitējumus dabai un satraukumu sabiedrībā,
- 3) dinamiskai un konkurētspējīgai Eiropas jūras transporta sistēmai ir liela nozīme reģionos un pilsētās, īpaši tur, kur ir attīstītas jūrniecības nozares, eksports un ekonomiskie sakari,
- 4) ir nepieciešams nodrošināt koordināciju ar ES jūrniecības politikas stratēģiju, veidot savstarpējo sinerģiju un radīt iespējas, lai reģionālajām un vietējām pašvaldībām varētu piedāvāt reālus risinājumus,
- 5) plānojot un veicot pasākumus satiksmes jomā, ES īpaša nozīme ir subsidiaritātes un samērīguma principiem, jo likumdošana un tiesību aktu piemērošana bieži ir gan ES, gan arī dalībvalstu un reģionu kompetencē,

- 6) jauno tiesību aktu priekšlikumiem
 - jāatbilst spēkā esošajiem starptautiskajiem standartiem un Starptautiskās Jūrnieceības organizācijas (SJO) pieņemtajiem noteikumiem,
 - jāatbilst pašreizējām attīstības tendencēm pasaulē,

65. plenārajā sesijā, kas notika 2006. gada 14. un 15. jūnijā (15. jūnijā sēdē), pieņēma šo atzinumu.

Reģionu komiteja

uzskata, ka Trešā likumdošanas pakete kuģošanas drošībai "Erika III" var ievērojami uzlabot jūras satiksmes drošību:

1. Priekšlikums direktīvai par karoga valsts atbildību.

1.1 **uzskata**, ka, palielinot karoga valstu atbildību un saskaņojot SJO konvenciju (tostarp visu rezolūciju un grozījumu, kurus SJO pieņēmusi pēdējā laikā) interpretāciju, Eiropas flote gūs ievērojamu labumu;

1.2 **uzskata**, ka īpašie priekšlikumi par stingrāku prasību izvirzīšanu standartiem neatbilstošiem kuģiem veicinās kuģu uzturēšanu labā stāvoklī un ļaus izdarīt spiedienu uz karoga valstīm, lai tās pildītu savus pienākumus saskaņā ar SJO konvencijām, un ka tas ir solis pareizā virzienā;

1.3 **atbalsta** SJO rezolūcijas A.847(20) atcelšanu un tās aizstāšanu ar SJO rezolūciju A.(...) (23), kurā noteikts, ka dalībvalstīm efektīvi un pastāvīgi ir jāīsteno karoga valsts pienākumi saskaņā ar SJO konvencijām un ņemot vērā SJO rezolūciju A.(...)(23);

1.4 **uzskata**, ka jānovērš izkropļojumi ekonomikas un sociālajā jomā, kā arī jāaptur nepietiekami kvalificētu kuģu apkalpju nodarbināšana, kas iespējama tāpēc, ka karoga valstis dažādi interpretē SJO konvencijas;

1.5 **uzskata**, ka labākais veids, kā saskaņot SJO konvenciju (tostarp visu rezolūciju un grozījumu, kurus SJO pieņēmusi pēdējā laikā) interpretāciju, ir SJO interpretācijas vienota piemērošana visā Eiropas Savienībā;

1.6 **uzskata**, ka Eiropas Savienībā jāaskaņo mācību programmas un jūrnieku profesionālās kvalifikācijas prasības un ka tas jāveic kvalifikācijas sertifikātu savstarpējās atzīšanas ietvaros;

1.7 **pauž bažas** par iespēju un pieņemto praksi mainīt klasificēšanas sabiedrību un/vai karoga valsti, ja starp kuģa īpašnieku/rēderu un klasificēšanas sabiedrību un/vai karoga valsti rodas nesaskaņas jautājumos, kas saistīti ar drošību, komandas komplektēšanu, kuģa uzturēšanu, aprikošanu un ekspluatāciju;

1.8 **ierosina**, ka klasifikācijas sabiedrībām un karoga valstīm jāpieprasa nodrošināt pilnīgu kuģa atbilstību SJO konvenciju

prasībām, pirms tiek mainīta klasifikācijas sabiedrība un/vai kuģa reģistrēšanas valsts. Turklāt, lai kuģi varētu atzīt klasifikācijas sabiedrība un/vai karoga valsts un lai kuģi nesvītrotu no attiecīgās klasifikācijas un reģistra, kuģim pilnībā jāatbilst SJO rezolūciju prasībām;

1.9 **piekrīt** tam, ka direktīvā ir jāiekļauj jūrnieceības nozarē pašreiz spēkā esošās darba tiesību normas;

1.10 **uzsver**, ka tā ir norūpējusies par jūrnieku darba laiku, par nogurumu, ko izraisa pastāvīga pārstrādāšanās, un par to, ka virsstundu darba un nepietiekama atpūtas laika dēļ jūrnieki var pieļaut kļūdas, izraisīt avārijas, kā arī radīt bojājumus un piesārņot apkārtējo vidi;

1.11 **uzskata**, ka gadījumā, ja administrācijām būs tiesības pēc saviem ieskatiem atbrīvot kuģus no karoga valsts pamatnoteikumu ievērošanas, drošības līmenis dalībvalstīs būs atšķirīgs, un, iespējams, tam būs koprojoša ietekme uz karoga valstu konkurenci. Tādēļ minētās tiesības jāierobežo, piemēram, jāattiecinā tikai un vienīgi uz jūras spēku kuģiem;

1.12 **iesaka** piemērot attiecībā uz visiem tirdzniecības kuģiem un zvejas kuģiem saskaņotus tehniskās drošības standartus, kas saskaņā ar Padomes Direktīvas 98/18/EK (1998. gada marts) 12. pantu attiecas uz pasažieru kuģiem;

1.13 **vēlas**, lai jūras iestādes pēc iespējas ciešāk sadarbotos ar vietējām pašvaldībām un, izmantojot integrētu pieeju, risinātu problēmas, kas saistītas ar jūras satiksmi un ietekmi uz reģiona ekonomisko un sociālo attīstību;

1.14 **piekrīt** tam, ka dalībvalstu jūras administrāciju rīcībā jābūt atbilstošiem resursiem, lai tās varētu pildīt karoga valsts pienākumus;

1.15 **atbalsta** direktīvā paredzētās datu bāzes izveidi, kas sniegs būtisku informāciju par kuģiem, kas kuģo ar attiecīgās dalībvalsts karogu, kā arī par kuģiem, kas ir izslēgti no dalībvalsts reģistra;

1.16 **atbalsta** SJO ierosinājumu izveidot dalībvalstu brīvprātīgās revīzijas sistēmu, taču **pieprasa**, lai minētā revīzijas sistēmas ieviešana būtu obligāta un lai tā būtu daļa no kvalitātes sertifikācijas, kas tiek veikta saskaņā ar ISO (Starptautiskā standartizācijas organizācija) normām vai līdzīgām normām, kā to ierosinājusi Eiropas Komisija;

1.17 **pauž bažas** par kuģu kapteiņu apsūdzēšanu un nomelnošanu. Kaut gan dažos gadījumos viņu krimināltiesiskā vaina ir acīmredzama, tomēr kopumā tāds uzskats ir nepareizs, neatbilstošs un veido ļoti negatīvu tēlu par šo profesiju, kuras pārstāvji ļoti sekmīgi veic visai smagu, saspringtu un dažkārt bīstamu darbu;

1.18 **pauž bažas**, ka, iespējams, tiks ierobežotas "miermīlīgas caurbraukšanas tiesības" un kuģošanas brīvība kuģiem, kas, neiebraucot nevienā no Eiropas Savienības ostām, pārvietojas pa tās ūdeņiem. Drošības interesēs minētās tiesības iespēju robežās ir jāsauglabā. Kuģniecības nozarei skaidri jānorāda, ka kuģiem, kas ie brauc Kopienas ūdeņos, ir jākuģo atbilstoši jūras

satiksmes dienesta (VTS) prasībām un jāievēro ziņošanas procedūras;

1.19 **pauž bažas**, ka, iespējams, kuģu virsniekiem tiks uzlikts papildu administratīvais slogs, ja viņu pienākums būs ziņot par nepieciešamību veikt kuģa pārbaudes un ja būs jāuzrāda apdrošināšanas apliecība. SJO priekšlikums samazināt sertifikācijas pārbažu skaitu, vienkāršojot procedūru (ieviešot elektronisko sertifikācijas procedūru), ir jāattiecinā arī uz apdrošināšanu, un minētā priekšlikuma īstenošanai ir jābūt obligātai. Šajā punktā izteiktās piezīmes attiecas arī uz priekšlikumu direktīvai par ostu valsts kontroli.

IETEIKUMI

1.1. ieteikums

1. pants

Iesniegusi Komisija	RK grozījums
c) paredzēt mehānismu, kā harmonizēt SJO konvencijās noteikto pasākumu un šo konvenciju līgumslēdzēju pušu pārziņā atstāto pasākumu interpretāciju.	c) paredzēt mehānismu, kā <u>nodrošināt</u> harmonizētu SJO konvencijās noteikto pasākumu un šo konvenciju līgumslēdzēju pušu pārziņā atstāto pasākumu interpretāciju, izmantojot SJO interpretāciju attiecībā uz minētajām konvencijām.

Pamatojums

Tā kā līdz šim SJO konvenciju interpretācija lielā mērā bija atstāta karoga valsts iestāžu vai to vārdā darbojošos tiesu ziņā, minētās normas tika dažādi interpretētas un tika piemēroti atšķirīgi standarti. Lai saskaņotu SJO konvenciju interpretāciju, obligāti jāpamatojas uz to, kā SJO pati interpretē tās pieņemtās konvencijām.

1.2. ieteikums

2. pants

Iesniegusi Komisija	RK grozījums
a) "SJO Konvencijas" nozīmē šādas konvencijas kopā ar to protokoliem un grozījumiem, un obligātiem saistītiem kodeksiem, kas pieņemti Starptautiskās Jūrniecības Organizācijas (SJO) ietvaros, to pēdējā versijā: (i) 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS 74); (ii) 1966. gada Starptautiskā konvencija par kravas zīmi (LL 66), (iii) 1969. gada Starptautiskā konvencija par kuģu tonnāžas noteikšanu (Tonnage 69); (iv) Konvencija par piesārņošanas novēršanu no kuģiem; (v) Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW 1978); (vi) 1972. gada Konvencija par starptautiskajiem noteikumiem kuģu sadursmju novēršanai uz jūras (COLREG 72);	a) "SJO Konvencijas" nozīmē šādas konvencijas kopā ar to protokoliem un grozījumiem, un obligātiem saistītiem kodeksiem, kas pieņemti Starptautiskās Jūrniecības Organizācijas (SJO) ietvaros, to pēdējā versijā: (ii) 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS 74); (ii) 1966. gada Starptautiskā konvencija par kravas zīmi (LL 66), (iii) 1969. gada Starptautiskā konvencija par kuģu tonnāžas noteikšanu (Tonnage 69); (iv) Konvencija par piesārņošanas novēršanu no kuģiem; (v) Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW 1978); (vi) 1972. gada Konvencija par starptautiskajiem noteikumiem kuģu sadursmju novēršanai uz jūras (COLREG 72); <u>vii) Drošas prakses kodekss kokmateriālu pārvadāšanai uz kuģa klāja;</u> <u>viii) Drošas prakses kodekss cieto beramkravu pārvadāšanai.</u>

Pamatojums

Drošas prakses kodekss kokmateriālu pārvadāšanai uz kuģa klāja ir jāiekļauj visās Trešās likumdošanas paketes kuģošanas drošībai direktīvās šādu iemeslu dēļ:

- kokmateriālu krava uz klāja var sasvērties, ja ir lieli viļņi;
- ziemas laikā augstos platuma grādos kokmateriālu krava var apledot.

Drošas prakses kodekss sausu beramkravu pārvadāšanai ir jāiekļauj visās Trešās likumdošanas paketes kuģošanas drošībai direktīvās, jo sauskravas kuģi ir vieni no bīstamākajiem kuģiem. Droša un atbilstoša apiešanās ar sausu beramkravu, tostarp tās nostiprināšana un nolīdzināšana, kuģa kravas tilpnes pielādēšanas secība, kā arī atbrīvošana no balasta, lai kuģi nepārslogotu, ir svarīgi kuģa drošības elementi. Ne tikai degviela, ko pārvadā kuģi, bet arī dažas sauskravas ir jūras vides piesārņotāji.

1.3. ieteikums

5. pants

Iesniegusi Komisija	RK grozījums
2. Pirmoreiz reģistrējot kuģi reģistrā, attiecīgā dalībvalsts cenšas nodrošināt, ka attiecīgais kuģis atbilst piemērojamiem starptautiskajiem tiesību aktiem. Ja vajadzīgs, tās uztur sakarus ar iepriekšējo karoga valsti.	2. Pirmoreiz reģistrējot kuģi reģistrā, attiecīgā dalībvalsts cenšas nodrošināt pieprasīt, lai ka attiecīgais kuģis atbilstu piemērojamiem starptautiskajiem tiesību aktiem, <u>kas ir priekšnoteikums, lai kuģi varētu reģistrēt.</u> Ja vajadzīgs, tās uztur sakarus ar iepriekšējo karoga valsti.

Pamatojums

Grozījums ir veikts, lai izskaustu nevēlamo praksi, proti, gadījumus, kad standartiem neatbilstošu kuģu ekspluatācija jūras satiksmē tiek turpināta, nomainot karoga valsti un reģistrējoties valstī, kur prasības drošības jomā ir zemākas, kā arī gadījumos, kad radušās domstapības ar karoga valsti par minēto kuģu drošību, komandas komplektēšanu, ekspluatāciju un uzturēšanu.

2. Priekšlikums direktīvai par ostu valsts kontroli.

- 2.1 **uzskata**, ka ostas valsts kontroles efektivitātes pastiprināšana un uzlabošana dos labumu sabiedrībai;
- 2.2 **piekrīt**, ka kuģu pārbaužu pastiprināšanai būs tieša ietekme uz vidi, kā arī pozitīvas ekonomiskās un sociālās sekas (tā ļaus nodrošināt arī taisnīgākus konkurences nosacījumus jūras satiksmes nozarē);
- 2.3 **pauž bažas** par loču iesaistīšanu ostas valsts kontroles pastiprināšanā, tiem uzliekot par pienākumu ziņot par trūkumiem, tādējādi dublējot ostu un karoga valstu inspekciju pienākumus. Loči ir apmācīti kuģošanā un kuģa manevrēšanā. Taču viņi nav ieguvuši ostas vai karoga valsts inspektoriem nepieciešamo izglītību;
- 2.4 **norāda**, ka kuģa vecums nevar būt vienīgais kritērijs pastiprinātu pārbaužu veikšanai. Kuģa uzturēšanas pārvaldība, pārvadātās kravas un reisu laikā šķērsotie kuģošanas rajoni — visi minētie faktori ietekmē kuģa stāvokli. Samērā jauns, bet nekvalitatīvi uzbūvēts, slikti vai nepietiekami uzturēts un bezrūpīgi ekspluatēts kuģis (un mazāk spējīga, nepietiekami kvalificēta, bet lēta komanda, kas ir pakļauta stresam kuģa piekraušanas, izkraušanas un stabilizēšanas gaitā un ir pakļauta sliktiem laika apstākļiem kuģošanas laikā) var būt sliktākā stāvoklī un ievērojami bīstamāks — gan no nelaiemes gadījumu, gan piesārņojuma viedokļa — par vecāku kuģi, kas ir pareizi būvēts, labi uzturēts un nokomplektēts ar apkalpi un pareizi ekspluatēts;

2.5 **aicina** katru gadu veikt visu ES ostās iebraucošo kuģu pārbaudi. Tomēr Komiteja ierosina pārbaudīt katru kuģi kopumā tikai vienreiz gadā, ja vien nav radušies apstākļi, kas liek kuģi pārbaudīt biežāk. Tiklīdz minētā(s) pārbaude(s) ir pabeigta(s), tās/to rezultātiem nekavējoties jābūt pieejamiem ES ostu un karoga valstīm;

2.6 **pilnībā piekrīt** nodomam pastiprināt noteikumus, kas skar "cilvēka faktoru".

IETEIKUMI

2.1. ieteikums

5. pants

Iesniegusi Komisija	RK grozījums
3. 4. Kamēr nav stājušies spēkā 2. punktā paredzētie pasākumi, kopējais kuģu pārbaudu skaits, kas minēts 2. punktā un 7. pantā un kas jāizdara katras dalībvalsts kompetentai iestādei, atbilst vismaz 25 % no videjā atsevišķu kuģu skaita, kuri ienākuši tās ostās, ko aprēķina, pamatojoties uz trim iepriekšējiem kalendārajiem gadiem, par kuriem ir pieejama statistika.	3. 4. Kamēr nav stājušies spēkā 2. punktā paredzētie pasākumi, kopējais kuģu pārbaudu skaits, kas minēts 2. punktā un 7. pantā un kas jāizdara katras dalībvalsts kompetentai iestādei, atbilst vismaz 25% 100% no videjā atsevišķu kuģu skaita, kuri ienākuši tās ostās, ko aprēķina, pamatojoties uz trim iepriekšējiem kalendārajiem gadiem, par kuriem ir pieejama statistika.

Pamatojums

Pārbaudot 25 % kuģu, pašreizējā situācija nemainīsies.

2.2. ieteikums

7. pants

Iesniegusi Komisija	RK grozījums
2. Ja kuģis pirms tam saņēmis atļauju atstāt ostu ar nosacījumu, ka trūkumi tiks novērsti nākamajā ostā, pārbauda tikai to, vai šie trūkumi ir novērsti.	2. Ja kuģis pirms tam saņēmis atļauju atstāt ostu ar nosacījumu, ka trūkumi tiks novērsti nākamajā ostā, pārbauda tikai to, vai šie trūkumi ir novērsti. <u>Nevienam kuģim nedrīkst dot atļauju izbraukt no ostas, pirms netiek novērsti trūkumi, kas var ietekmēt tā kuģotspēju un kravas pārvadāšanu pat tādā gadījumā, ja tiek dots solījums minētos trūkumus novērst nākamajā ostā. Pirms ostas vai karoga valsts dod atļauju doties uz nākamo ostu, minētie trūkumi ir jānovērš.</u>

Pamatojums

Jebkuram kuģim, atstājot ostu, ir jāatbilst kuģotspējas standartiem, tajā skaitā kravu pārvadāšanas standartiem. Pastāvošie trūkumi var ietekmēt minēto noteikumu ievērošanu.

2.3. ieteikums

12. pants

Iesniegusi Komisija	RK grozījums
Tās personas identitāti, kas iesniedz sūdzību, neatklāj attiecīgā kuģa kapteinim vai īpašniekam.	Tās personas identitāti, kas iesniedz sūdzību, neatklāj attiecīgā kuģa kapteinim vai īpašniekam vai <u>rēderim.</u>

Pamatojums

Ne katru kuģi pārvalda tā īpašnieks. Daži kuģi pieder bankām, kas kuģa vadību un ekspluatāciju uztic rēderim, kas darbojas viņu vārdā.

2.4. ieteikums

20. pants

Iesniegusi Komisija	RK grozījums
Komisija katru gadu saskaņā ar XV pielikumā paredzētajām procedūrām un kritērijiem izveido un publicē melno sarakstu, kas atspoguļo kuģu operatoru un uzņēmumu darbību.	Komisija katru gadu saskaņā ar XV pielikumā paredzētajām procedūrām un kritērijiem izveido un publicē melno sarakstu, kas atspoguļo <u>kuģu īpašnieku, rēderu, kuģu operatoru, fraktētāju, kuģu, terminālu operatoru</u> un uzņēmumu darbību.

Pamatojums

Minētajā pantā uzskaitot visus dalībniekus, tiesām jēdziens “kuģu operatori” nebūs jāinterpretē, lai šajā jēdzienā iekļautu arī attiecīgo pārkāpēju. Tā kā iekļaušana “pelēkā vai melnajā sarakstā” kaitē uzņēmējdarbībai, jācer, ka, veicot šādu precīzu uzskaiti, kuģu īpašnieki, rēderi, kuģu operatori, fraktētāji, kuģu un terminālu operatori sekos viens otra darbībai.

2.5. ieteikums

8. panta 4. punkts

Iesniegusi Komisija	RK grozījums
<p>3. BERAMKRAVU KUĢI</p> <ul style="list-style-type: none"> — uz klāja izvietoto iekārtu nostiprināšanas detaļu iespējama korozija, — lūku vāku iespējama deformācija un/vai korozija, — iespējamās plaisas vai lokāla korozija starpsienās, — piekļuve kravas tilpnēm, 	<p>3. BERAMKRAVU KUĢI</p> <ul style="list-style-type: none"> — uz klāja izvietoto iekārtu nostiprināšanas detaļu iespējama korozija, — lūku vāku iespējama deformācija un/vai korozija, — iespējamās plaisas vai lokāla korozija starpsienās, — piekļuve kravas tilpnēm, — balasta tanki: vispirms jāpārbauda vismaz viens balasta tanks kravas telpās no tanka lūkas/piekļuves vietas <u>no klāja, un tajā jāieiet, ja inspektors konstatē pamatotu iemeslu turpmākai pārbaudei,</u>

Pamatojums

Ar balasta tankiem saistītās problēmas ir līdzīgas gan dubultā korpusa tankkuģiem, gan beramkravu kuģiem. Balasta tankos uzkrājas nosēdumi, un tie lielā mērā ir pakļauti korozijai. Tērauda konstrukciju nodilums, bīstamu plaisu parādīšanās vai bojājumi nostiprinājumos ietekmē kuģa drošību; ja šādi bojājumi parādās, tos var konstatēt tikai vizuālas pārbaudes gaitā, un tādēļ šādu bojājumu konstatēšana ir jāiekļauj ostas valsts kontroles pārbaudēs.

3. Priekšlikums direktīvai par Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu.

3.1 **atbalsta** “profilakses” daļas ieviešanu, kas nodrošina jūras risku operatīvu pārvaldību Kopienas līmenī, to īstenojot kā ES jūras satiksmes drošības politikas daļu;

3.2 **iesaka** ieviest AIS (automātiskās identifikācijas sistēma) sistēmas ne tikai uz zvejas kuģiem, kas garāki par 15 metriem, bet arī uz visiem piekrastes zvejas kuģiem un zvejas kuģiem zvejošanai atklātā jūrā. Vislielākajam riskam ir pakļauti mazāki kuģi, jo tie ir grūti saskatāmi — gan vizuāli, gan arī ar radara palīdzību, īpaši, ja tie ir būvēti no koka vai ar stiklu armētas plastmasas (GRP);

3.3 **pilnīgi piekrist** viedoklim, ka jāuzlabo operatīvās procedūras, lai varētu efektīvi reaģēt kuģu avārijas situācijās, un tam, ka īpaši nozīmīgs ir jautājums par garantijām, kas ļautu atlīdzināt iespējamos ekonomiskos zaudējumus, kas saistīti ar avarējušu kuģu uzņemšanu.

IETEIKUMI

3.1. ieteikums

1. panta 8. punkts

iesniegusi Komisija	RK grozījums
<p>1. panta 8. punkts: 20. pantu aizstāj ar šādu: "20. pants — Avarējušu kuģu uzņemšana patvēruma vietās"</p> <p>1. Dalībvalstis nodrošina to, ka atkarībā no iegūtajiem rezultātiem situācijas novērtējumā, kuru veic, pamatojoties uz 20.a pantā minēto plānu, avarējušus kuģus uzņem patvēruma vietā, lai ierobežotu šo kuģu stāvokļa radīto risku.</p> <p>2. Avarējuša kuģa uzņemšana patvēruma vietā notiek pēc iepriekšēja situācijas novērtējuma veikšanas un lēmuma pieņemšanas, ko veic dalībvalsts izvēlēta neatkarīga kompetentā iestāde.</p> <p>3. Šā panta 2. punktā minēto iestāžu pārstāvji regulāri tiekas, lai apmainītos ar speciālajām zināšanām un pilnveidotu pasākumus, kas veicami saskaņā ar šo pantu. Specifisko apstākļu dēļ tikšanos var sasaukt jebkurā brīdī, ja to ierosina kāda no minētajām iestādēm vai Komisija.</p>	<p>1. panta 8. punkts: 20. pantu aizstāj ar šādu: "20. pants — Avarējušu kuģu uzņemšana patvēruma vietās"</p> <p>1. Dalībvalstis nodrošina to, ka atkarībā no iegūtajiem rezultātiem situācijas novērtējumā, kuru veic, pamatojoties uz 20.a pantā minēto plānu, avarējušus kuģus uzņem patvēruma vietā, lai ierobežotu šo kuģu stāvokļa radīto risku.</p> <p>2. Avarējuša kuģa uzņemšana patvēruma vietā notiek pēc iepriekšēja situācijas novērtējuma veikšanas un lēmuma pieņemšanas, ko veic dalībvalsts izvēlēta neatkarīga kompetentā iestāde.</p> <p>2 a) Šā panta 2. punktā minēto iestāžu pārstāvji lūdz padomu visiem svarīgajiem glābšanas darbā iesaistītajiem dalībniekiem un apspriežas īpaši ar vietējām (ostas) iestādēm, pirms tiek pieņemts lēmums par avarējuša kuģa uzņemšanu patvēruma vietā.</p> <p>2 b) Šā panta 2. punktā minētās iestādes ir atbildīgas par visu to izmaksu un zaudējumu atlīdzināšanu vietējām (ostu) iestādēm, kas rodas, pieņemot lēmumu, kas minēts šā panta 2. punktā, gadījumā, ja kuģa īpašnieks vai operators minētās izmaksas un zaudējumus nevar uzreiz segt Direktīvas XX/XXXX/EK [par kuģu īpašnieku civiltiesisko atbildību un finanšu garantijām] X panta nozīmē.</p> <p>3. Šā panta 2. punktā minēto iestāžu pārstāvji regulāri tiekas, lai apmainītos ar speciālām zināšanām un pilnveidotu pasākumus, kas veicami saskaņā ar šo pantu. Īpašo apstākļu dēļ tikšanos var sasaukt jebkurā brīdī, ja to ierosina kāda no minētajām iestādēm vai Komisija.</p>

Pamatojums

Paskaidrojuma rakstā Komisija norāda, ka pašreiz spēkā esošie noteikumi attiecībā uz avarējušiem kuģiem patvēruma vietās ir jāformulē skaidrāk un precīzāk. Tādēļ Komisija ir paredzējusi, ka lēmumu par avarējuša kuģa uzņemšanu patvēruma vietā pieņem dalībvalsts izvēlēta neatkarīga kompetentā iestāde pēc sākotnējas situācijas novērtēšanas.

Neatkarīgas kompetentas iestādes izveidošana vērtējama atzinīgi, jo tādējādi būs iespējams pieņemt objektīvāku lēmumu par to, kura ir vispiemērotākā vieta avarējuša kuģa uzņemšanai. Minētajā priekšlikumā ir paredzēts atsaukt vietējo ostas iestāžu tiesības pieņemt lēmumu par kuģa uzņemšanu, un minētās tiesības tiek piešķirtas valsts iestādēm. Ļoti ieteicams ir konsultēties ar ostas iestādi, lai kaut nedaudz saglabātu mijiedarbību un izveidotu vietējās ostas iestādes un valsts pārvaldes iestādes attiecības, kas balstās uz uzticību.

Tā kā galīgo lēmumu par avarējuša kuģa uzņemšanu pieņem neatkarīga kompetentā iestāde, ostas pārvaldes tiesības var tikt atsauktas. Valsts iestādei piešķirtā iespēja atcelt vietējās ostas iestādes lēmumu var pēdējai radīt finansiālu slogu, ja tai jāuzņemtas atbildība par lēmumu, ko tā nav pieņēmusi. Nav loģiski, ka ostas iestādēm būs jāatrod iespējas, lai atlīdzinātu izmaksas un zaudējumus, kas nav radušies to darbību un pieņemtā lēmumu rezultātā.

Tādēļ ir ieteicams, lai neatkarīga kompetentā iestāde būtu pilnībā atbildīga par saviem lēmumiem un zaudējumu kompensāciju.

3.2. ieteikums

1. panta 9. punkts

Iesniegusi Komisija	RK grozījums
<p>1. panta 9. punkts: Pievieno šādu 20.a pantu: "20.a pants — Avarējušu kuģu uzņemšanas plāni"</p> <p>1. Dalībvalstis izstrādā plānus, kas vajadzīgi, lai reaģētu uz to jurisdikcijā esošos ūdeņos avarējušu kuģu radīto risku.</p> <p>2. Plānus, kas minēti 1. punktā, sagatavo pēc apspriešanās ar iesaistītajām personām, ievērojot atbilstīgos SJO norādījumus, kas minēti 3. panta a) punktā, un tajos ietver vismaz šādu informāciju:</p> <p>a) iestāde vai iestādes, kas atbild par trauksmes signālu saņemšanu un par reaģēšanu uz šiem signāliem,</p> <p>b) iestāde, kas atbild par stāvokļa novērtēšanu, piemērotas patvēruma vietas izvēli un pieņem lēmumu par avarējuša kuģa uzņemšanu izvēlētajā patvēruma vietā,</p> <p>c) iespējamo patvēruma vietu inventarizācija, kurā apkopo ātru novērtēšanu un lēmuma pieņemšanu atviegljošus elementus, arī vides un sociālo faktoru aprakstu un dabas apstākļu raksturojumu minētajās vietās,</p> <p>d) novērtējuma procedūra patvēruma vietas izraudzīšanai, pamatojoties uz iespējamo patvēruma vietu inventarizācijas rezultātiem,</p> <p>e) līdzekļi un iekārtas, kas ir piemērotas palīdzības sniegšanai, glābšanas darbiem un cīņai pret piesārņojumu,</p> <p>f) starptautiski koordinācijas un lēmumu pieņemšanas mehānismi, kas varētu būt jāpiemēro,</p> <p>g) finanšu garantiju un atbildības procedūras attiecībā uz kuģiem, kas uzņemti patvēruma vietā.</p> <p>3. Dalībvalstis publicē 20. panta 2. punktā minētās kompetentās iestādes nosaukumu, kā arī sarakstu ar atbilstīgajiem trauksmes signālu saņemšanas un reaģēšanas kontaktpunktiem. Tās paziņo Komisijai iespējamo patvēruma vietu inventarizācijas rezultātus. Atbilstīgo informāciju par patvēruma plāniem un vietām tās paziņo arī kaimiņos esošajām dalībvalstīm.</p> <p>Īstenojot avarējušu kuģu uzņemšanas plānos paredzētās procedūras, dalībvalstis nodrošina to, ka visu atbilstīgo informāciju par patvēruma plāniem un vietām dara pieejamu šajās darbībās iesaistītajām personām, tostarp palīdzību un vilkšanas pakalpojumus sniedzējiem uzņēmumiem.</p>	<p>1. panta 9. punkts: Pievieno šādu 20.a pantu: "20.a pants — Avarējušu kuģu uzņemšanas plāni"</p> <p>1. Dalībvalstis izstrādā plānus, kas vajadzīgi, lai reaģētu uz to jurisdikcijā esošos ūdeņos avarējušu kuģu radīto risku.</p> <p>2. Plānus, kas minēti 1. punktā, sagatavo pēc apspriešanās ar iesaistītajām personām, ievērojot atbilstīgos SJO norādījumus, kas minēti 3. panta a) punktā, un tajos ietver vismaz šādu informāciju:</p> <p>a) iestāde vai iestādes, kas atbild par trauksmes signālu saņemšanu un par reaģēšanu uz šiem signāliem,</p> <p>b) iestāde, kas atbild par stāvokļa novērtēšanu, piemērotas patvēruma vietas izvēli un pieņem lēmumu par avarējuša kuģa uzņemšanu izvēlētajā patvēruma vietā,</p> <p>c) iespējamo patvēruma vietu inventarizācija, kurā apkopo ātru novērtēšanu un lēmuma pieņemšanu atviegljošus elementus, arī vides un sociālo faktoru aprakstu un dabas apstākļu raksturojumu minētajās vietās,</p> <p>d) novērtējuma procedūra patvēruma vietas izraudzīšanai, pamatojoties uz iespējamo patvēruma vietu inventarizācijas rezultātiem,</p> <p>e) līdzekļi un iekārtas, kas ir piemērotas palīdzības sniegšanai, glābšanas darbiem un cīņai pret piesārņojumu,</p> <p>f) starptautiski koordinācijas un lēmumu pieņemšanas mehānismi, kas varētu būt jāpiemēro,</p> <p>g) finanšu garantiju un atbildības procedūras attiecībā uz kuģiem, kas uzņemti patvēruma vietā,</p> <p>h) <u>procedūra iespējamo izmaksu un zaudējumu atlīdzināšanai, kas radušies, avarējušos kuģus uzņemot patvēruma vietā.</u></p> <p>3. Dalībvalstis publicē 20. panta 2. punktā minētās kompetentās iestādes nosaukumu, kā arī sarakstu ar atbilstīgajiem trauksmes signālu saņemšanas un reaģēšanas kontaktpunktiem. Tās paziņo Komisijai iespējamo patvēruma vietu inventarizācijas rezultātus. Atbilstīgo informāciju par patvēruma plāniem un vietām tās paziņo arī kaimiņos esošajām dalībvalstīm.</p> <p>Īstenojot avarējušu kuģu uzņemšanas plānos paredzētās procedūras, dalībvalstis nodrošina to, ka visu atbilstīgo informāciju par patvēruma plāniem un vietām dara pieejamu šajās darbībās iesaistītajām personām, tostarp palīdzību un vilkšanas pakalpojumus sniedzējiem uzņēmumiem.</p>

Pamatojums

Jau izstrādājot plānu draudu novēršanai, kurus rada dalībvalstu ūdeņos avarējuši kuģi, tajā ieteicams iekļaut procedūru iespējamo izmaksu un zaudējumu kompensācijai, kas rodas, avarējušos kuģus uzņemot patvēruma vietā.

Vietējās ostas iestādes un tās apkārtnē nav pasargātas no piesārņojuma vai citiem riskiem, piemēram, sprādziena, un var rasties ekonomiskie zaudējumi, ja minēto draudu rezultātā tiek bloķēta osta, tilti, slūžas vai ceļi. Šāda veida ekonomiskie zaudējumi var būt ievērojami un var palielināties ļoti ātri. Ostas blokāde var ietekmēt ne tikai ostas teritoriju, jo dažādu iekšzemes uzņēmumu darbība ir atkarīga no preču piegādes caur ostām. No starptautiskajiem fondiem tiek atlīdzināti zaudējumi, ko ir radījis piesārņojums ar naftu, bet netiek segti ekonomiskie zaudējumi, kas tiek nodarīti ostām.

Ja netiks ieviestas prasības veikt visu kuģu apdrošināšanu, nebūs garantijas, ka kuģis ir atbilstoši apdrošināts un, ja arī ir, var gadīties, ka prasītājam nav iespējams saņemt kompensāciju, ja apdrošinātājs var izmantot kādu no aizsardzības mehānismiem.

Priekšlikums direktīvai par kuģu īpašnieku civiltiesisko atbildību un finanšu garantijām ļaus būtiski uzlabot pašreiz spēkā esošo tiesisko regulējumu. Tomēr turpmāk ieteicams uzlabot noteikumus, kas iekļauti priekšlikumā direktīvai, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu, lai ostas iestādēm un vietējām pašvaldībām nodrošinātu nepārprotamas garantijas, ka zaudējumi un izmaksas, kas saistītas ar avarējušā kuģa uzņemšanu, tiks pilnībā un ātri atlīdzinātas.

Tādējādi ostas iestādes un vietējās pašvaldības būs ieinteresētas aktīvi rīkoties, piedāvājot patvēruma vietu, un šāda rīcība nodrošinās arī efektīvu un produktīvu sadarbību ar neatkarīgām kompetentām iestādēm, kuras Komisija cenšas izveidot visās dalībvalstīs.

Trešajā likumdošanas paketē kuģošanas drošībai Komisija nav līdz galam atrisinājusi jautājumu par minēto kompensāciju izmaksu ostas iestādēm, neraugoties uz to, ka Eiropas Parlaments 2004. gada rezolūcijā par kuģošanas drošības uzlabošanu lūdza Komisiju izstrādāt priekšlikumus par finansiālo kompensāciju patvēruma vietām ⁽¹⁾.

3.3. ieteikums

1. panta 10. punkts

Iesniegusi Komisija	RK grozījums
<p>1. panta 10. punkts Pievieno šādu 20.b pantu: "20.b pants — Finanšu garantijas"</p> <p>1. Pirms patvēruma vietā uzņemt avarējušu kuģi, dalībvalsts var prasīt, lai kuģa operators, aģents vai kapteinis ar dokumentiem apliecinā to, ka kuģim ir tāds apdrošināšanas segums vai finanšu garantija Direktīvas XX/XXXX/EK [par kuģu īpašnieku civiltiesisko atbildību un finanšu garantijām] X panta nozīmē, kas sedz atbildību par kuģa nodarīto kaitējumu.</p> <p>2. Apdrošināšanas seguma vai finanšu garantijas neesība neatbrīvo dalībvalstis no pienākuma veikt 20. pantā minēto iepriekšējo novērtējumu un pieņemt attiecīgu lēmumu.</p>	<p>1. panta 10. punkts Pievieno šādu 20.b pantu: "20.b pants — Finanšu garantijas"</p> <p>1. Pirms patvēruma vietā uzņemt avarējušu kuģi, dalībvalsts var prasīt, lai kuģa operators, aģents vai kapteinis ar dokumentiem apliecinā to, ka kuģim ir tāds apdrošināšanas segums vai finanšu garantija Direktīvas XX/XXXX/EK [par kuģu īpašnieku civiltiesisko atbildību un finanšu garantijām] X panta nozīmē, kas sedz atbildību par kuģa nodarīto kaitējumu.</p> <p>2. Apdrošināšanas seguma vai finanšu garantijas neesība neatbrīvo dalībvalstis no pienākuma veikt 20. pantā minēto iepriekšējo novērtējumu un pieņemt attiecīgu lēmumu.</p> <p>3. <u>Iestādes, kas minētas 20. panta 2. punktā, ir atbildīgas par prasības celšanu pret kuģa operatoru, aģentu vai kapteini, lai segtu kuģa avārijas dēļ radušās izmaksas un zaudējumus.</u></p>

Pamatojums

Ostas iestādes ir vieni no daudzajiem kuģa kreditoriem. Kopā ar pārējiem iesaistītajiem dalībniekiem tām pienākas kompensācija, ko izmaksā starptautiskie fondi vai kuģa apdrošinātājs. Neraugoties uz lielo atbildību, uzņemot avarējušu kuģi, tās bieži ir pēdējās no visiem kreditoriem, kas saņem minēto kompensāciju. Turklāt no starptautiskajiem fondiem tiek atlīdzināti zaudējumi, ko radījis piesārņojums ar naftu, bet no tiem netiek segti ostām nodarītie ekonomiskie zaudējumi.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta rezolūcija par kuģošanas drošības uzlabošanu (ziņotājs — Dirk Sterckx kgs).
Skatīt: http://www.europarl.eu.int/comparl/tempcom/mare/pdf/res_en.pdf

Mazākām ostām un pašvaldībām, kuras cietušas zaudējumus, jo tām bijis obligāti jāuzņem avarējis kuģis, var nebūt nepieciešamā personāla, finanšu līdzekļu vai juridisko zināšanu, lai uzsāktu ilgstošu tiesvedību pret kuģa īpašnieku, aģentu vai kapteini par izdevumu un zaudējumu segšanu, un turklāt tās nav iestādes, kas pieņēma galīgo lēmumu par kuģa uzņemšanu.

4. Direktīva, ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē.

4.1 **piekrīt** Komisijas priekšlikuma vispārējam mērķim uzlabot kuģu satiksmes drošību, Kopienas līmenī paredzot skaidras pamatnostādnes tehniskās izmeklēšanas veikšanai pēc negadījumiem un starpgadījumiem jūrā, kā arī šādas izmeklēšanas nozīmīgumam;

4.2 **atbalsta** nosacījumu, ka negadījumu izmeklēšanai jākoncentrējas uz risku novēršanu; tā ir jāveic saskaņā ar Starptautiskās jūrniecības organizācijas (SJO) principiem un ieteikumiem, un šai izmeklēšanai ir jāveicina tiesību aktu un kuģu ekspluatācijas uzlabošana, kā arī tādu pasākumu pilnveidošana, kas tiek īstenoti kuģu avāriju gadījumos;

4.3 **uzsver**, ka plaši jāpiemēro attiecīgie Starptautiskās Jūrniecības organizācijas izstrādātie modeļi un metodes jūras katastrofu izmeklēšanai.

IETEIKUMI

4.1. ieteikums

2. pants

Iesniegusi Komisija	RK grozījums
(d) zvejas kuģi, kuru garums nepārsniedz 24 metrus;	(d) zvejas kuģi, kuru garums nepārsniedz 24 metrus;

Pamatojums

Komisija direktīvās par ostas valsts kontroli un par karoga valstu atbildību pamatoti norāda, ka zvejniecība ir viens no bīstamākajiem nodarbošanās veidiem. Jo mazāks kuģis, jo lielākas ir negadījuma iespējas. Turklāt minētajos negadījumos bieži iet bojā cilvēki! Minētā iemesla dēļ ir ierosināts svītrot 2. panta (d) punktu, un negadījumus un starpgadījumus uz zvejas kuģiem izmeklēt tikpat rūpīgi, kā tas minētajā direktīvā ir ierosināts attiecībā uz negadījumiem un starpgadījumiem uz tirdzniecības kuģiem.

5. Direktīva par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu pārbaudes un apsekojumus, un attiecīgajām darbībām, kuras veic jūras administrācijas.

5.1 **piekrīt** Komisijas viedoklim, ka jāveic klasifikācijas sabiedrību, to filiāļu un iesaistīto uzņēmumu efektīva kontrole un revīzija, jāievieš sankcijas par pienākumu nepildīšanu un starptautiskajā un Kopienas līmenī jāievieš vispusīgi tehniskās pārbaudes mehānismi, kas ļautu iegūt ticamu informāciju par kuģu patieso stāvokli;

5.2 **piekrīt** ierosinājumam, ka atzītām organizācijām jāizveido kopēja struktūra kvalitātes nodrošināšanas sistēmu novērtēšanai un sertifikācijai. Tai jābūt neatkarīgai, tās rīcībā jābūt visiem nepieciešamajiem līdzekļiem ilgstoša un padziļināta darba veikšanai un tai ir jāspēj ierosināt gan individuālus, gan kolektīvus pasākumus atzīto organizāciju darba kvalitātes uzlabošanai;

5.3 **piekrīt**, ka ir jāpaplašina atzīto organizāciju sadarbība, lai nodrošinātu attiecīgo tehnisko normatīvu saskaņošanu un minēto normatīvu un starptautisko konvenciju vienotu interpretāciju un piemērošanu, tādējādi izveidojot vienotu novērtēšanas pamatu un instrumentus, kas nepieciešamības gadījumā ļautu veikt korektīvus pasākumus, lai panāktu vienotu drošības līmeni Kopienā, veicinātu klasificēšanas sabiedrību tehnisko sadarbību, normatīvu saskaņotību un Starptautiskās jūrniecības organizācijas (SJO) veiktās starptautisko konvenciju interpretācijas piemērošanu visā ES, tādējādi nodrošinot savstarpēju klases sertifikātu un jūrniecības aprīkojuma atzišanu;

5.4 **pieprasa** (31. punkta) pēdējo rindu “un nepieciešamības gadījumā informēt karoga valsti” grozīt šādi “un nekavējoties par to informēt karoga valsti”.

IETEIKUMI

5.1. ieteikums

12. pants

Iesniegusi Komisija	RK grozījums
2. Neskarot 1. punktu, Komisija var noteikt minētajai organizācijai periodiskus soda maksājumus, ja organizācija neīsteno Komisijas pieprasīto preventīvo un korektīvo darbību vai nepamatoti kavējas, līdz prasītā darbība tiek pilnībā īstenota.	2. Neskarot 1. punktu, Komisija <u>var lūgt Eiropas Kopienu Tiesu</u> noteikt minētajai organizācijai periodiskus soda maksājumus, ja organizācija neīsteno Komisijas pieprasīto preventīvo un korektīvo darbību vai nepamatoti kavējas, līdz prasītā darbība tiek pilnībā īstenota.

Pamatojums

Komiteja uzskata, ka atbildētājpuses ātrāk atzīs soda maksājumu pamatotību, ja tos pēc apspriešanās ar Komisiju būs noteikusi Eiropas Kopienu Tiesa nevis pati Komisija.

5.2. ieteikums

20. pants

Iesniegusi Komisija	RK grozījums
Atzītās organizācijas nosaka un īsteno atbilstīgas kopējas prasības attiecībā uz pāreju uz citu klasi, ja vajadzīgi īpaši piesardzības pasākumi. Minētie gadījumi ir vismaz arī 15 gadu vecu kuģu vai vecāku pāreja uz citu klasi un pāreja no neatzītas organizācijas uz atzītu.	Atzītās organizācijas nosaka un īsteno atbilstīgas kopējas prasības attiecībā uz pāreju uz citu klasi, ja vajadzīgi īpaši piesardzības pasākumi. Minētie gadījumi ir vismaz arī 15 gadu vecu kuģu vai vecāku pāreja uz citu klasi un pāreja no neatzītas organizācijas uz atzītu vai <u>pāreja no atzītas organizācijas uz neatzītu.</u>

Pamatojums

Laika posms pārejai uz citu klasi parasti ir četri gadi, un ar šo posmu iespējams pagarināt par vienu gadu. Praksē pārklasificēšana ilgst apmēram piecus gadus. 10 gadu veca kuģa ekspluatācijas efektivitāti nevar salīdzināt ar jaunāku kuģa efektivitāti. Iespējams, ir jānomaina arī tērauds starpsienās un nostiprinājumos un cauruļvadu sistēma ūdens balastam un kravai, īpaši izliekumos. Tas ir vispiemērotākais brīdis kuģa pārdošanai, nosakot relatīvi zemu cenu, un tādējādi remontdarbus veic un par tiem maksā jaunais kuģa īpašnieks. Jaunā kuģa īpašnieka prasības parasti ir mazākas, un jaunais karogs bieži ir “izdevīguma karogs”. Arī jaunā klasificēšanas sabiedrība var neatbilst Komisijas noteiktajai “atzītas organizācijas” definīcijai.

6. Regula par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaiemes gadījumos uz jūras un iekšzemes ūdensceļiem.

6.1 **atbalsta** iniciatīvu, kas paredz Atēnu konvencijas iekļaušanu Kopienu tiesībās par obligāto apdrošināšanu, neatstājot minētās konvencijas interpretāciju kuģu īpašnieku ziņā, kas darbojas *P&I (Protection and Indemnity* — aizsardzība un zaudējumu atlīdzināšana) klubos;

6.2 **atbalsta** iniciatīvu paplašināt Atēnu konvencijas noteikumu piemērošanu attiecībā uz vietējo satiksmi, bet uzskata, ka minēto noteikumu piemērošana attiecībā uz kuģošanu pa iekšzemes ūdensceļiem ir nesamērīga un **lūdz** Komisiju precizēt “iekšzemes ūdensceļu” definīciju un **iesaka** minētajā jomā piemērot mazāk vērienīgus pasākumus;

6.3 **atbalsta** Atēnu konvencijas 2002. gada protokolā noteikto stingro atbildības režīmu attiecībā uz kuģošanas negadījumiem. Šāda stingra atbildības režīma mērķis ir uzlabot prasītāja pozīciju, nosakot, ka atbildība nav saistīta ar pārvadātāja vainu vai nevērību, un tādējādi prasītājam nav nepieciešams pierādīt pārvadātāja atbildību;

6.4 **pievērš uzmanību** kuģu īpašnieku un P&I klubu izteiktajām bažām par Atēnu konvencijas 3. panta 1. punkta noteikumiem, kas nosaka atbildību par terorisma izraisītajiem negadījumiem;

6.5 **uzsver**, ka vienīgi visām pasaules valstīm pieņemamu priekšlikumu izstrādāšana ļaus rast izeju no strupceļa, kas radies pēc apdrošināšanas nozares atteikšanās pieņemt jaunus noteikumus par atbildību un ar tās nodrošināšanu saistītos obligātos nosacījumus, kas ietverti Komisijas priekšlikumā regulai.

7. Direktīva par kuģu īpašnieku civiltiesisko atbildību un finanšu garantijām.

7.1 **atbalsta** Eiropas Parlamenta aicinājumu izveidot “visaptverošu un saskaņīgu Eiropas jūras lietu politiku, kas kalpotu Eiropas jūras drošības telpas radīšanai, [kuras pamatā būtu] [...] uz visu jūras transporta tīklu attiecināta atbildības režīma izveidošana [...]”.

7.2 taču **uzskata**, ka visi noteikumi, kas skar atbildību un zaudējumu atlīdzināšanu par jūras piesārņošanu, ir jāpieņem starptautiskajā līmenī;

7.3 **atbalsta** iespējamus grozījumus spēkā esošajos noteikumos, lai noteiktu pārējo pušu (ne tikai kuģu īpašnieku) atbildību, kā arī noteikumu ieviešanu, kas paredz kuģu īpašnieku neierobežotu atbildību par nopietniem vai tīšiem drošības un vides aizsardzības noteikumu pārkāpumiem;

7.4 **uzsver**, ka, veicot jebkādus grozījumus Konvencijā par civilo atbildību, ir jāsauglabā abu pušu (kuģu īpašnieku un kravas operatoru) iesaistīšanas līdzsvars, pamatojoties uz kartību, kas izveidota saskaņā ar kuģu operatoru priekšlikumiem/pēc viņu brīvprātīgas vienošanās;

7.5 **pieprasa** jēdzienā “pārējās atbildīgās puses, ne tikai kuģu īpašnieki” iekļaut rēderus un fraktētājus;

7.6 **pauž bažas** par to, vai direktīvas piemērošanā tiks nodrošināta atbilstība starptautiskajām tiesību normām;

7.7 **ierosina** jēdzienu “pārējās atbildīgās puses, ne tikai kuģu īpašnieki” attiecināt uz kuģu kapteiņiem tikai tādā gadījumā, ja viņi savus pienākumus ir veikuši ļoti nevērīgi;

7.8 **pauž bažas** par atšķirībām starp minēto direktīvu un Hāgas/Hāgas — Visbijas noteikumiem, kā arī Hamburgas noteikumiem, kas nosaka kuģu īpašnieku atbildību saskaņā ar starptautiskajā jūras transportā lietotajiem konosamentiem, pavadzīmēm un maksājuma līgumiem. Tas var radīt neskaidrības par piemērojamo atbildības režīmu, jo minētajā direktīvā nav skaidri norādīts, vai tā ir piemērojama tikai attiecībā uz videi nodarīto kaitējumu vai tā attiecas arī uz nodarīto kaitējumu trešai pusei;

7.9 **piekrīt** Komisijas viedoklim, ka, ieviešot obligātu apdrošināšanas sistēmu, būs vienkāršāk risināt problēmas, kas saistītas ar standartiem neatbilstošiem kuģiem;

7.10 **pieprasa**, lai kuģa apdrošināšanas polisē, kurai jābūt uz kuģa, būtu skaidri norādīts, ka tā sedz kuģa radīto kaitējumu patvēruma vietā.

IETEIKUMI

7.1. ieteikums*1. pants*

Iesniegusi Komisija	RK grozījums
Ar šo direktīvu nosaka noteikumus, kas piemērojami dažiem jūras transporta tīkla uzņēmēju pienākumu aspektiem civiltiesiskās atbildības jomā un ievieš piemērotu jūrnieku finansiālo aizsardzību darba atstāšanas gadījumā.	Ar šo direktīvu nosaka noteikumus, kas piemērojami dažiem jūras transporta tīkla uzņēmēju un <u>kuģu lietotāju</u> pienākumu aspektiem civiltiesiskās atbildības jomā un ievieš piemērotu jūrnieku finansiālo aizsardzību darba atstāšanas gadījumā.

Pamatojums

Jēdziens “operatori un kuģu lietotāji” attiecas ne tikai uz parastajiem fraktētājiem, bet arī uz fraktētājiem, kuri fraktē (arī standartiem neatbilstošus) kuģus konkrētam laika posmam, maršrutam, reisam un vairākiem nākamajiem reisiem. Direktīva ir jāattiecinā arī uz minētajiem fraktētājiem, un viņu un direktīvā definēto “kuģu īpašnieku” pienākumiem ir jābūt vienādiem, t.i., viņu pienākums ir nodrošināt finanšu garantijas. Galu galā tā ir viņu nafta, kas rada piesārņojumu! Minētajai rīcībai būtu šādas sekas:

- izdotos panākt, ka fraktētāji nedrīkst izmantot standartiem neatbilstošus kuģus;
- standartiem neatbilstoša kuģa, kuram ir mazāka frakts likme, izmantošana fraktētājiem kļūtu ekonomiski neizdevīga, jo lielākā riska dēļ finanšu garantijas izmaksas par standartiem neatbilstoša kuģa izmantošanu būtu ļoti augstas;
- fraktētājiem standartiem neatbilstošu kuģu izmantošana kļūtu finansiāli neizdevīga, un viņi saņemtu mazāk pasūtījumu;
- tādējādi samazinātos motivācija ekspluatēt, fraktēt un izmantot standartiem neatbilstošus kuģus, un kuģu īpašnieki būtu spiesti vai nu ievērot starptautiskos standartus attiecībā uz kuģa tehnisko stāvokli, tā apkalpes komplektēšanu un ekspluatāciju, vai arī atteikties no tādu kuģu ekspluatācijas.

7.2. ieteikums*2. pants*

Iesniegusi Komisija	RK grozījums
	(7) ir jāiekļauj jēdziena “operators” šīs direktīvas 1. pantā lietotā definīcija.

Pamatojums

Šis grozījums ļaus novērst jebkādas neskaidrības par to, kas ir “operators”.

Stratēģijas īstenošanā, proti, piesārņoto platību attīrīšanā, ostu drošības nodrošināšanā, palīdzības sniegšanā avarējušiem kuģiem un kuģu avārijā cietušo cilvēku (ja tie ir vietējie iedzīvotāji) glābšanā galvenā nozīme ir vietējām un reģionālajām pašvaldībām. Tādēļ ar nožēlu ir jāsecina, ka Trešajā paketē kuģošanas drošībai minētajām iestādēm un to iespējamajam ieguldījumam vēlāmā rezultāta sasniegšanā nav velīta pienācīga uzmanība.

Briselē, 2006. gada 15. jūnijā

Reģionu komitejas
priekšsēdētājs
Michel DELEBARRE