

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 11.6.2008
COM(2008) 208 galīgā redakcija

2005/0238 (COD)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM

atbilstoši EK līguma 251. panta 2. punkta otrajai daļai

par

kopējo nostāju, kuru pieņēmusi Padome, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu par ostas valsts veikto kontroli (tiesību akta teksta pārstrādāšana)

(iesniegusi Komisija)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM

atbilstoši EK līguma 251. panta 2. punkta otrajai daļai

par

kopējo nostāju, kuru pieņēmusi Padome, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu par ostas valsts veikto kontroli (tiesību akta teksta pārstrādāšana)

1. PRIEKŠVĒSTURE

Datums, kad priekšlikumu nosūta Eiropas Parlamentam un Padomei (dokuments COM(2005)588 galīgā redakcija — 2005/0238 (COD): 24.01.2006

Reģionu komitejas atzinuma datums: 15.06.2006

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinuma datums: 13.09.2006

Eiropas Parlamenta atzinuma datums (pirmais lasījums): 25.04.2007

Grozītā priekšlikuma nosūtīšanas datums: [...]

Kopējās nostājas pieņemšanas datums: [...]

2. KOMISIJAS PRIEKŠLIKUMA MĒRĶIS

Priekšlikums pārstrādāt Direktīvu 95/21/EK par ostas valsts veikto kuģu kontroli ir viens no pasākumiem ar mērķi stiprināt un pilnīgot esošos tiesību aktus jūras satiksmes drošības jomā.

Līdztekus nepieciešamībai konsolidēt direktīvu vienotā tekstā, lai tas būtu viendabīgāks, Komisija iecerējusi padziļināti reformēt ostas valsts veiktās kontroles sistēmu, lai piegrieztu vērību tiem kuģiem, kas neatbilst standartiem, radot augstas kvalitātes prasībām atbilstošajai Eiropas flotei negodīgas konkurences apstākļus.

Tam ir divi mērķi: individuālo mērķi — dalībvalstij pārbaudīt 25 % kuģu — aizstāt ar kolektīvu mērķi — Eiropas Savienības mērogā pārbaudīt visus kuģus, no vienas puses, un biežāk pārbaudīt kuģus, kuri rada augstāku apdraudējuma pakāpi, no otras puses. Patlaban pārāk daudz standartiem neatbilstošu kuģu tiek cauri sveikā. Jaunā sistēma ļaus to novērst, tajā pašā laikā mazāk pārbaudot augstas kvalitātes standartiem atbilstošos kuģus, tā veicinot arī resursu lietderīgāku izmantošanu.

Standartiem neatbilstošie kuģi, kas tikai šķērso Eiropas Savienības teritoriālos ūdeņus, nepiestājot nevienā ostā, rada īpašu apdraudējumu. Tāpēc Komisija iecerējusi arī pastiprināt to kuģu pārbaudes, kas noenkurojušies atklātā jūrā.

Turklāt Komisija ierosina kuģu iebraukšanas aizlieguma režīma noteikumus padarīt stingrākus, attiecinot šo režīmu uz visu kategoriju kuģiem, nosakot aizlieguma ilguma

minimumu un paredzot galīgu aizliegumu kuģiem, kas jau divreiz saņēmuši rīkojumu par iebraukšanas aizliegumu un kam liegts iebraukt trešoreiz. Komisija ierosina arī publicēt to kuģošanas sabiedrību melno sarakstu, kuriem ir zemi rādītāji.

Visbeidzot, tehniskā ziņā priekšlikuma pamatā ir tā darba rezultāti, ko ostas valsts kontroles jomā atbilstīgi Parīzes memorandam (*Paris MoU*) paveikuši speciālisti.

3. KOMENTĀRI PAR KOPĒJO NOSTĀJU

Komisijas ierosinātajiem principiem un būtiskākajiem noteikumiem jaunā pārbaudes režīma ieviešanai Padome paudusi vispārēju atbalstu kopējā nostājā, ko tā pieņēmusi vienbalsīgi (Maltai atturoties). Padome sniedz savu atbalstu jaunajam režīmam, ar kuru paredz pārbaudīt 100 % kuģu, stingrāk un biežāk pārbaudot sliktākos kuģus.

Attiecībā uz jaunā pārbaudes režīma elastīgumu Komisija piekrīt Padomes pieejai. Lai jaunā režīma darbībai nodrošinātu pietiekamu elastīgumu, šis mehānisms ir būtisks. Tomēr Komisija uzskata, ka noteikt, ka nenotikušo pārbaudes maksimālais pieļaujamais daudzums ir 5 %, kā to Komisija jau ierosinājusi un kā tas paredzēts saskaņā ar spēkā esošo direktīvu, ir reālistiska pieeja. Tādējādi Komisija nevar piekrist Padomei, ka attiecībā uz kuģiem, kas rada nelielu vai vidēju apdraudējumu, šis daudzumu jāpalielina līdz 10 %, jo tas apgrūtinātu jaunā pārbaudes režīma galvenā mērķa sasniegšanu — panākt, lai tiktu pārbaudīti visi kuģi, kas iebrauc Eiropas Savienības ostās.

Tomēr vienā svarīgā jautājumā Padomes nostāja krasi atšķīrās no Komisijas priekšlikumā ierosinātā: galīgā aizlieguma atcelšana un tā aizstāšana ar ierobežota ilguma aizliegumu, kuru, beidzoties 36 mēnešu ilgam termiņam, varētu atcelt, pamatojoties uz vairākiem kritērijiem. Šajā jautājumā Komisija nevar atbalstīt Padomes pieeju.

Saskaņā ar Komisiju problemātisks, kaut arī ne tik lielā mērā, ir arī veids, kādā Padome savā kopējā nostājā apskata jautājumu par to kuģu pārbaudēm, kas noenkurojušies atklātā jūrā. Padome nav piekritusi tam, ka ārpus ostām noenkurojušos kuģu pārbaudīšana jāiekļauj direktīvas darbības jomā, un saglabā tikai atsauci uz ostas jurisdikcijā esošajiem ūdeņiem. Padome ierosinājusi tādu formulējumu, kuru katra dalībvalsts varētu interpretēt atšķirīgi un ierobežojoši un ar kuru šis noteikums potenciāli varētu zaudēt savu jēgu. Taču Komisija uzskata, ka ir būtiski saglabāt tiesības pārbaudīt jūrā noenkurojušos kuģus. Tieši to, starp citu, pēc *Prestige* avārijas Padome pati vēlējas. Standartiem neatbilstošie kuģi, kas tikai šķērso Eiropas Savienības teritoriālos ūdeņus, nepiestājot nevienā ostā, rada īpašu apdraudējumu. Iespēja ostas valstij veikt jūrā noenkurojušos kuģu pārbaudi var būt vienīgais veids, kā kontrolēt šos kuģus.

4. KOMISIJAS SĪKI IZSTRĀDĀTAS PIEZĪMES

4.1. Grozījumi, kurus Komisija pieņēmusi un kuri pilnībā vai daļēji iekļauti kopējā nostājā

Komisija uzskata, ka 1., 4., 5., 7., 15., 16., 18., 19., 22., 26., 27., 30., 32., 33., 38., 53., 55., 72., 83., 84., 86., 87., 90., 94., 95., 98., 101., 102., 105. un 106. grozījums precizē Komisijas priekšlikuma tekstu, jo īpaši tehniskā ziņā. Tā kā pastāvošie pārbaudes sistēmas noteikumi novecojuši, to svītrosana ir bijusi lietderīga, kurpretim jaunā pārbaudes režīma noteikumi

vairāk precizēti, ņemot vērā rezultātus, ko atbilstīgi Parīzes memorandam speciālisti guvuši savā darbā ostas valsts veiktās kontroles jomā.

4.2. Grozījumi, kurus Komisija ir pieņēmusi, bet kas nav ietverti kopējā nostājā

Komisija uzskata, ka 2., 3., 6., 8., 9., 14., 20., 24., 25., 28., 29., 31., 39., 41., 43., 44., 45., 47., 48., 49., 50., 51., 52., 57., 58., 59., 60., 61., 62., 63., 64., 65., 67., 69., 70., 71., 74., 75., 76., 77., 78., 80., 81., 85., 88., 89., 92., 97., 99., 100. un 103. grozījums precizē priekšlikuma tekstu. Komisija izsaka nožēlu, ka šos grozījumus Padome kopējā nostājā nav ietvērusi.

17. grozījums, ar kuru ievieša ostu definīciju (nedaudz grozot šīs definīcijas saturu), jūrā noenkurojušos kuģus ļāva iekļaut direktīvas piemērošanas jomā.

Visbeidzot, Komisija atbalstīja 54. grozījumu par iebraukšanas atteikumu un jo īpaši par tās galīgu aizliegumu.

4.3. Grozījumi, kurus Komisija noraida un kuri nav ietverti kopējā nostājā

73. grozījums nav lietderīgs tiktāl, ciktāl tas ievieš atsauci uz Eiropas Jūras drošības aģentūras veicamajiem uzdevumiem, jo tie pietiekamā mērā aprakstīti horizontālajā Regulā (EK) Nr. 1406/2002 par Aģentūras izveidi.

91. grozījums par tā laika posma saīsināšanu no 24/36 mēnešiem uz 24/30 mēnešiem, kādam, pārbaudot kuģus, kas rada nelielu apdraudējumu, jāpaiet no vienas pārbaudes reizes līdz nākamajai, neatbilst Komisijas priekšlikuma vispārējam mērķim — samazināt augstas kvalitātes prasībām atbilstošo kuģu pārbaužu slogu.

Visbeidzot, 34., 36. un 37. grozījuma daļa par kārtību, kādā pārbaudes sadalāmas starp dalībvalstīm, kopējā nostājā nav iekļauta, jo tā nedod iespēju izmantot mehānismu elastīguma nodrošināšanai pārbaužu veikšanā. Taču šāds mehānisms ir vajadzīgs, lai nodrošinātu jaunā pārbaužu režīma normālu darbību.

5. SECINĀJUMI

Komisija pieņem zināšanai Padomes vienprātīgi pieņemto kopējo nostāju, kura vispārēji negroza ne Komisijas priekšlikuma mērķus, ne tā garu, taču Komisija atgādina, ka tai ir atšķirīga nostāja vairākos īpašos jautājumos, kā, piemēram, jautājumā par iebraukšanas galīga aizlieguma atcelšanu un tā aizstāšanu ar laika ziņā ierobežotu aizliegumu, kā arī — mazākā mērā — par Padomes pieeju attiecībā uz jūrā noenkurojušos kuģu pārbaudīšanu un nenotikušo pārbaužu maksimālā pieļaujamā daudzuma palielināšanu no 5 % līdz 10 %.