

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai (ES) [.../....], ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1406/2002 par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu"**

COM(2010) 611 galīgā redakcija – 2010/0303 (COD)

(2011/C 107/14)

Ziņotājs: **SIMONS kgs**

Padome 2010. gada 22. novembrī un Eiropas Parlaments 2010. gada 10. novembrī saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 100. panta 2. punktu nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

"Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai (ES) [.../....], ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1406/2002 par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu"

COM(2010) 611 galīgā redakcija – 2010/0303 (COD).

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2011. gada 2. februārī.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 469. plenārajā sesijā, kas notika 2011. gada 16. un 17. februārī (16. februāra sēdē), ar 114 balsīm par un 1 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

## 1. Secinājumi un ieteikumi.

1.1 Komiteja pozitīvi vērtē Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) lomu kuģošanas drošības uzlabošanā dalībvalstīs un uzskata, ka arī nākotnē būs ļoti svarīgi atbildīgā veidā paplašināt tās uzdevumus un kompetenci.

1.2 Ar jēdzienu "atbildīgā veidā" Komiteja saprot, ka EMSA uzdevumi, pienākumi un kompetence jāformulē un jānosaka skaidrāk nekā tas ir bijis līdz šim, lai nepieļautu jebkādas pārpratumus attiecībā uz pienākumu sadali starp aģentūru, Komisiju un dalībvalstīm.

1.3 Attiecībā uz proporcionalitātes principu Komiteja vēlas atzīmēt, ka dažos jautājumos Komisijas priekšlikumā iepriekš ir atrunāta aģentūras loma, kāda tai varētu būt nākotnē. Tomēr šajā jautājumā vispirms jāpieņem lēmums ES līmenī.

1.4 Komiteja ir pārsteigta, ka 2. panta 2. punkta d) apakšpunktā minēti "iekšzemes ūdensceļi", kaut gan tie nekur citur nav minēti – ne spēkā esošajā regulā, kuras nosaukums jau norāda, ka tā attiecas vienīgi uz jūrniecību, ne arī apskatāmā priekšlikuma pamatojumā, ietekmes novērtējumā un apsvērumos. Minētajos dokumentos nav ne mazākās norādes par jūrniecības un iekšzemes ūdensceļu politiku pamatojumu, nepieciešamību, ietekmi, tehnisko īstenošanu vai to atšķirībām, ne arī par abu politiku krasi atšķirīgajām vadības un pārvaldības struktūrām kā valstu, tā arī starptautiskajā līmenī. Šo iemeslu dēļ vien būtu jāsvītro teksta daļa par iekšzemes ūdensceļiem, neminot galveno iemeslu – abu šo transporta veidu lielās atšķirības, kas pamatoja divu dažādu satiksmes uzraudzības sistēmu izveidi.

1.5 Komiteja, protams, var saprast, ka, tiklīdz tas iespējams, varētu izveidot juridisko pamatu un līdz ar to piešķirt budžeta līdzekļus, lai Komisija varētu izmantot aģentūras konkrētās zināšanas un kompetenci, kas saistītas ar tās darbību jūrniecības jomā; tādā gadījumā jaunos noteikumus piemēros ne tikai visiem transporta veidiem, bet arī citām intervences jomām.

1.6 Pārējos jautājumos Komiteja atbalsta priekšlikumu labāk saskaņot regulu par aģentūras izveidošanu ar ES tiesību aktiem, kas balstīti uz trešo kuģošanas drošības pasākumu paketi.

1.7 Komiteja iesaka precizēt EMSA, Komisijas, dalībvalstu un aģentūras valdes funkcijas, īpaši attiecībā uz pārbaužu organizēšanu.

1.8 Tādēļ Komiteja atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu, kurā ierosināts attiecībā uz pārbaužu veikšanu vadīties no konkrētiem piemēriem Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbībā.

1.9 Tā kā aģentūra jau ir pierādījusi savu pievienoto vērtību, Komiteja uzskata, ka tai jāpiešķir vajadzīgie cilvēkresursi un finanšu līdzekļi, lai tā arī turpmāk varētu pienācīgi darboties, un ka tās darbība arī turpmāk regulāri jāizvērtē, veicot ārējo revīziju.

## 2. Ievads.

2.1 Eiropas Komisija 2010. gada 28. oktobrī publiskoja dokumentu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai (ES) [.../...], ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1406/2002 par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu" (COM(2010) 611 galīgā redakcija) un saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 304. pantu lūdz Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju sniegt atzinumu par minēto dokumentu.

2.2 Komiteja labprāt izpilda šo lūgumu, jo uzskata, ka ierosinātie grozījumi Regulā (EK) Nr. 1406/2002 ir nozīmīgs papildu solis, lai uzlabotu jūras satiksmes drošību.

2.3 Jāatzīst, ka jūras satiksmes drošības jautājums piesaistīja politiķu uzmanību tikai pēc tankkuģa "Erika" katastrofas, kas radīja lielu naftas piesārņojumu.

2.4 Komisija 2000. gada nogalē ierosināja regulu, ar ko izveido Eiropas Jūras drošības aģentūru (EMSA) – tehnisku struktūru, kas nodrošinātu augstu, saskaņotu un efektīvu jūras satiksmes drošības līmeni un kuģu radītā piesārņojuma novēršanu.

2.5 Minētā regula stājās spēkā 2002. gada augustā, savukārt aģentūra savu darbību uzsāka 2003. gada martā. Kopš tā laika regula ir trīsreiz grozīta.

2.6 Pirmais grozījums, kas izdarīts ar Regulu (EK) Nr. 1644/2003, galvenokārt saistīts ar aģentūras finanšu un budžeta procedūrām, lai palielinātu tās pārredzamību.

2.7 Otrais grozījums izdarīts ar Regulu (EK) Nr. 724/2004 pēc kuģa "Prestige" avārijas 2002. gadā; ar šo grozījumu aģentūrai uzticēti jauni pienākumi, galvenokārt saistībā ar piesārņojuma kontroles un novēršanas pasākumiem. Minētajā grozījumā ņemta vērā arī ES kompetences paplašināšana jūras drošības jomā.

2.8 Pārskatot regulu, EMSA bija aicināta sniegt tehnisko atbalstu pārbaudēm, kas Komisijai bija jāveic, stājoties spēkā Regulai (EK) Nr. 725/2004 par kuģu un ostas iekārtu drošības pastiprināšanu.

2.9 EMSA tika arī lūgta palīdzēt Komisijai novērtēt jūrnieku diplomēšanas procedūras un mācību iestādes gan ES dalībvalstīs, gan trešās valstīs. Šis uzdevums saistīts ar "jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem" atbilstīgi tāda paša nosaukuma konvencijai (STWC konvencija), ko pieņēmusi Starptautiskā jūrniecības organizācija.

2.10 Trešais grozījums veikts 2006. gadā ar Regulu (EK) Nr. 2038/2006. Lai īstenotu pasākumus cīņai ar piesārņojumu, ar šo regulu aģentūrai piešķirts finansējums 154 miljoni *euro* laikposmam no 2007. līdz 2013. gadam.

2.11 Tomēr situācija mainās. Lai aģentūra varētu turpināt mērķtiecīgu un efektīvu darbību, ir iesniegts apskatāmais priekšlikums, ar kuru ceturto reizi groza Regulu (EK) Nr. 1406/2002.

2.12 Komisijas ierosinātajam priekšlikumam ir divkāršs mērķis – precizēt pašreizējos EMSA pienākumus un lomu, kā arī iekļaut tās kompetencē jaunas jomas, kas pašlaik attīstās starptautiskā un ES līmenī.

2.13 Šobrīd EMSA sniedz tehnisku un zinātnisku palīdzību dalībvalstīm un Komisijai, lai pienācīgi īstenotu Kopienas tiesību aktus kuģošanas drošības, jūras drošības un kuģu radītā piesārņojuma novēršanas jomā. Tā pārbauda šo tiesību aktu piemērošanu un izvērtē veikto pasākumu efektivitāti. Aģentūra arī sniedz atbalstu jaunu pasākumu izstrādē.

2.14 Paziņojumā "Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā" Komisija darīja zināmu savu nodomu pārskatīt Eiropas Jūras drošības aģentūras pilnvaras un darbību, lai stiprinātu tehnisko un zinātnisko palīdzību, ko tā sniedz dalībvalstīm un Komisijai.

2.15 Padome 2009. gada 30. marta secinājumos aicināja Komisiju izstrādāt pasākumus, lai, ņemot vērā gaidāmās problēmas, uzlabotu Eiropas Jūras drošības aģentūras darbību tehniskās un zinātniskās palīdzības nodrošināšanā dalībvalstīm un Komisijai.

2.16 Pēc Eiropas Parlamenta un Padomes pieprasījuma Komisija izskatīja šo jautājumu un secināja, ka EMSA darbība varētu sekmēt lielāku sinerģiju ES līmenī attiecībā uz konkrētām krasta apsardzes darbībām. Viena no iespējām, kā to panākt, ir paplašināt aģentūras pilnvaras, jo īpaši saistībā ar jūras satiksmes un kuģošanas maršrutu uzraudzību, kā arī palīdzību dalībvalstīm iespējamo piesārņotāju izsekošanā

2.17 Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1406/2002 EMSA valde 2007. gada nogalē uzdeva veikt neatkarīgu ārēju novērtējumu par šīs regulas īstenošanu. Novērtējuma ziņojumā norādīts, ka dažās jomās iespējami uzlabojumi un precizējumi, un plašākā nozīmē secināts, ka aģentūra sniedz pievienoto vērtību šai nozarei kopumā un īpaši abām galvenajām iesaistītajām pusēm, proti, dalībvalstīm un Komisijai.

### 3. Vispārīgas piezīmes.

3.1 Iepriekšējos atzinumos <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> Komiteja pozitīvi novērtēja Eiropas Jūras drošības aģentūras svarīgo nozīmi kuģošanas drošības uzlabošanā dalībvalstīs. Ņemot vērā nepārtraukti mainīgo situāciju šajā jomā un nepieciešamību veikt pārbaudes un novērst piesārņojumu, Komiteja uzskata, ka ir ļoti svarīgi paplašināt EMSA pienākumus un kompetenci.

3.2 Tiek ierosināts paplašināt pienākumus un kompetenci šādās jomās: EMSA palīdzība starptautiskajām organizācijām, tostarp Starptautiskajai Jūrniecības organizācijai (IMO), un operatīvajiem dienestiem, piemēram, *SafeSeaNet* tīklam, integrētas jūrniecības politikas īstenošanā un sistēmu sadarbības nodrošināšanā, cīņa ar jūras vides piesārņojumu, ko rada izejvielu ieguve jūrā, tehniskā sadarbība ar trešām valstīm un palīdzība Komisijai drošības pārbaužu veikšanā.

3.3 Regulas pārskatīšanu galvenokārt pamatoja trīs faktori: kuģošanas drošības pasākumu trešā pakete, jaunas jomas EMSA piecgažu stratēģijā (2010-2014), EMSA valdes ieteikumi pēc ārējā novērtējuma saņemšanas.

3.4 Ir precīzāk un sīkāk jānorāda EMSA pienākumi attiecībā uz Komisiju un dalībvalstīm, tostarp saistībā ar jaunākajām norisēm, proti, kuģošanas drošības pasākumu trešo paketi, integrētu ES jūrniecības politiku, uzraudzību jūrā, Eiropas Krasta apsardzes dienesta izveides priekšrocībām u.c.

3.4.1 Komiteja ir pārsteigta, ka 2. panta 2. punkta d) apakšpunktā minēti "iekšzemes ūdensceļi", kaut gan tie nav minēti nekur citur – ne spēkā esošajā regulā, kuras nosaukums jau norāda, ka tā attiecas vienīgi uz jūrniecību, ne arī apskatāmā priekšlikuma pamatojumā, ietekmes novērtējumā un apsvērumos. Minētajos dokumentos nav ne mazākās norādes par jūrniecības un iekšzemes ūdensceļu politiku pamatojumu, nepieciešamību, ietekmi, tehnisko īstenošanu vai to atšķirībām, ne arī par abu politiku krasi atšķirīgajām vadības un pārvaldības struktūrām kā valstu, tā arī starptautiskajā līmenī. Šo iemeslu dēļ vien būtu jāsvīturo teksta daļa par iekšzemes ūdensceļiem, neminot galveno iemeslu – abu šo transporta veidu lielās atšķirības, kas pamatoja divu dažādu satiksmes uzraudzības sistēmu izveidi.

3.4.2 Komiteja, protams, var saprast, ka, tiklīdz tas iespējams, varētu izveidot juridisko pamatu un līdz ar to piešķirt budžeta līdzekļus, lai Komisija varētu izmantot aģentūras konkrētās zināšanas un kompetenci, kas saistītas ar tās darbību jūrniecības

jomā; tādā gadījumā jaunos noteikumus piemēros ne tikai visiem transporta veidiem, bet arī citām intervences jomām.

3.4.3 Priekšlikuma 2. panta 1. punktā uzskaitītas jomas, kurās aģentūra sniedz atbalstu Komisijai. Tā kā 2. pantā (lai arī dažkārt atšķirīgā redakcijā) vienviet norādīts, ka šī palīdzība jāiekļauj EMSA pienākumu sarakstā, citviet – ka ne, rodas neskaidrības, jo īpaši attiecībā uz e) apakšpunktu. Tāpēc vajadzētu svītrot no otrā punkta šos papildinājumus, kas jau minēti pirmajā punktā.

3.5 Saistībā ar proporcionalitātes principu Komiteja atbalsta ierosinājumu labāk saskaņot regulu ar Eiropas tiesību aktiem, kas balstīti uz trešo kuģošanas drošības pasākumu paketi, tomēr vēlas norādīt, ka dažos jautājumos, piemēram, par reģionālo centru izveidi, Komisijas priekšlikumā iepriekš atrunātas aģentūras turpmākās funkcijas, kaut gan šajā sakarā nav vēl pieņemts neviens lēmums.

### 4. Īpašas piezīmes.

4.1 Komiteja norāda, ka attiecībā uz pārvaldības aspektiem priekšlikumā minēts, ka "pārbaužu organizēšanas" nolūkā ir īpaši svarīgi precizēt aģentūras, Komisijas, valdes un dalībvalstu lomu.

4.2 Valdes locekļiem, kas pārstāv dalībvalstis, var rasties interešu konflikts, jo, no vienas puses, viņi pieņem lēmumus par EMSA darbību un resursiem, tostarp pārbaužu politiku, bet, no otras puses, viņi paši pārstāv tās dalībvalstu pārvaldes iestādes, kuras EMSA pārbauda Komisijas uzdevumā, lai noteiktu valsts noteikumu un prakses atbilstību attiecīgajiem ES tiesību aktiem.

4.3 Tādēļ Komiteja piekrīt 3. panta jaunajai redakcijai un atbalsta Komisijas priekšlikumu, kurā ierosināts attiecībā uz pārbaužu veikšanu vadīties no konkrētiem piemēriem Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbībā (komitoloģijas procedūra).

4.4 Tādējādi tiks nodrošināta visu ieinteresēto dalībnieku, proti, EMSA, Komisijas un dalībvalstu līdzdalība, ievērojot katras iesaistītās puses pienākumus un kompetenci.

4.5 Komiteja arī uzskata, ka EMSA kompetences robežās vajadzētu pievērsties jautājumam par jūrnieku sadzīves un darba apstākļiem, atsaucoties, piemēram, uz ILO Konvenciju par darbu jūrniecībā.

<sup>(1)</sup> OV C 28, 3.02.2006, 16. lpp.

<sup>(2)</sup> OV C 108, 30.04.2004, 52. lpp.

4.6 Komiteja vēlas izteikt piezīmi par grozījumu 5. panta 3. punktā. Tajā ierosinātās izmaiņas paredz, ka kuģošanas un jūras satiksmes uzraudzība nebūs vienīgais jaunizveidoto reģionālo biroju uzdevums. Komiteja vēlas uzsvērt, ka minēto biroju darbība būs efektīva vai gluži pretēji – neefektīva, atkarībā no tā, vai dalībvalstis būs vai nebūs noslēgušas skaidras vienošanās par katras puses pienākumiem un kompetenci.

4.7 Pārējās izmaiņas, kas ierosinātas no 10. līdz 19. pantam (ieskaitot), galvenokārt attiecas uz EMSA pašreizējām vai turpmākajām struktūrām, to pienākumiem un kompetenci, darbinieku skaita palielināšanu un finansējumu.

4.8 Komiteja uzskata, ka visās jomās, kurās EMSA līdz šim jau ir apliecinājusi savu pievienoto vērtību, jāpiešķir līdzekļi, lai aģentūra arī turpmāk varētu pienācīgi veikt savus uzdevumus, arī tos, ko tai uzticēs nākotnē. Jebkurš mēģinājums ierobežot cilvēkresursus vai finanšu resursus, kas samazinātu aģentūras uzdevumu izpildes kapacitāti, ir nopietni jāapsver, izvērtējot negatīvās sekas, kas var rasties no neīstenotajām darbībām.

4.9 Visbeidzot, Komiteja atbalsta EMSA valdes ieteikumu uzticēt neatkarīgam birojam regulāri veikt aģentūras darbības ārējo revīziju.

Briselē, 2011. gada 16. februārī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētājs*  
Staffan NILSSON

---