

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par regulārā satiksmē izmantotu ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu drošas ekspluatācijas inspekciju sistēmu, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/16/EK par ostas valsts kontroli grozīšanu un Padomes Direktīvas 1999/35/EK atcelšanu

(COM(2016) 371 final – 2016/0172 (COD))

(2017/C 034/30)

Ziņotājs: **Jan SIMONS**

Apspriešanās	Eiropas Parlaments, 9.6.2016. Eiropas Savienības Padome, 22.6.2016.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 100. panta 2. punkts (COM(2016) 371 final – 2016/0172 (COD))
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	6.10.2016.
Pieņemts plenārsesijā	19.10.2016.
Plenārsesija Nr.	520
Balsojuma rezultāts (par/pret/atturas)	222/2/6

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. Kopumā EESK atzinīgi vērtē Komisijas Normatīvās atbilstības un izpildes (REFIT) programmu, kuras vispārējais mērķis ir radīt skaidru, vienkāršu un konsekventu pasažieru kuģu drošības tiesisko regulējumu, ko ir vienkāršāk īstenot, uzraudzīt un izpildīt, tādējādi paaugstinot pasažieru un kuģu apkalpi vispārējo drošības līmeni.

1.2. EESK piešķir lielu nozīmi tam, ka ES inspekciju režīms tiek piemērots pasažieru kuģiem, kas veic vietējos un/vai starptautiskos reisu, saglabājot vienlīdzīgus konkurences apstākļus ES ūdeņos attiecībā uz visiem pasažieru kuģiem neatkarīgi no to kara. EESK tomēr uzskata, ka ES galvenokārt būtu jācenšas saglabāt atbilstošus kuģošanas drošības standartus un jūras vides aizsardzību pasaules mērogā, kas savukārt piemērojams kuģiem, kuri veic pārvadījumus ES ūdeņos.

1.3. EESK uzskata, ka ir vairāk jāprecizē jaunajā ierosinātajā direktīvā paredzētie noteikumi, kā arī jāiekļauj papildu noteikumi, lai attiecībā uz inspekcijām novērstu jebkādu dublēšanos un dalībvalstu pārvaldes iestādēm neuzliktu nevajadzīgu papildu slogu, kas samazina kuģa komercdarbību vai lieki nogurdina apkalpi. Tas nozīmē, ka:

— jāizvairās no jebkādas potenciālas inspekciju dublēšanās ierosinātajā direktīvā un Direktīvā 2009/16/EK par ostas valsts kontroli,

— jānodrošina atbilstīga koordinācija starp dalībvalstu kompetentajām iestādēm inspekciju plānošanā.

1.4. Atzīstot, ka ierosinātās jaunās direktīvas mērķis – mazināt kuģa apkalpes nogurumu – ir pamatots, EESK tomēr iesaka par būtisku kuģošanas drošības faktoru definēt atbilstību obligātajām prasībām, kas noteiktas uz kuģa strādājošiem jūrniekiem, tostarp medicīniskajai un apmācību sertifikācijai, ko paredz STCW (Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem). Šāda atbilstība ir jānodrošina saskaņā ar spēkā esošajām starptautiskajām konvencijām, piemēram, 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā, kas ES tiesībās transponēta ar Padomes Direktīvu 2009/13/EK.

1.5. Ņemot vērā iepriekš minēto, EESK atzīst, ka precizējamo noteikumu daudzuma dēļ gan dalībvalstīm, gan kuģniecības uzņēmumiem vajadzēs pielāgot savas spēkā esošās procedūras. Tādēļ EESK atbalsta Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) lomu un Kuģošanas drošības grupas ietvaros jau izveidotās Pasažieru kuģu drošības ekspertu grupas (PSS EG) izmantošanu, lai sadarbībā ar atbilstošajām ekspertu grupām, kas nodarbojas ar ostas valsts kontroles inspekcijām un valstu vienoto kontaktpunktu ieviešanu, sekmētu direktīvas īstenošanu un transponēšanu.

1.6. EESK vēlas izteikt septiņas īpašas tehniskās piezīmes. Tās izklāstītas šā atzinuma 5. iedaļā.

2. Ievads

2.1. Eiropa ģeogrāfiskā ziņā ir kā milzīga pussala, un tas labi parāda, cik izšķiroša nozīme ir jūras transporta pakalpojumiem, tostarp pasažieru pārvadājumiem. ES ostas ik gadu izmanto vairāk nekā 400 miljoni cilvēku, no kuriem 120 miljoni ceļo ar iekšzemes pasažieru kuģiem. Tāpēc ES ūdeņos ir svarīgi nodrošināt visaugstākos drošības standartus, paturot prātā, ka kuģu drošības noteikumi lielā mērā ietekmē arī citas jomas, tostarp vidi, darba tiesības, ES iedzīvotāju mobilitāti un tirdzniecības sekmēšanu uz pasažieru kuģiem, jo tie atbilst vienādiem standartiem visā Savienībā.

2.2. Kolektīvajā atmiņā – it īpaši tiem, kas interesējas par kuģniecību, – vēl joprojām ir traģiskie notikumi ar dziļjūras pārvadājumu prāmjiem *Herald of Free Enterprise* un *Estonia* attiecīgi 1987. gadā un 1994. gadā naktī no 27. uz 28. septembri; pirmais minētais prāmis devās ceļā no Zēbriges Beļģijā, otrais bija ceļā no Tallinas uz Stokholmu un nogrima netālu no Somijas krastiem. *Herald of Free Enterprise* uzskrēja uz smilšu sēkļa; bojā gāja 193 cilvēki. *Estonia* katastrofā dzīvību zaudēja 852 cilvēki. Iemesls: prāmja priekšējā atvere, pa kuru uz kuģa uzkāpj cilvēki un pa kuru iebruc un izbruc transportlīdzekļi (*roll-on-roll-off*, tāpēc arī šis apzīmējums – ro-ro kuģi), nebija kārtīgi aizvērti un spēcīgajā vētrā tika atrauta vaļā. Rezultātā kuģi ieplūda ūdens, kuģis strauji sasniedza uz sāniem un pusstundas laikā apgāzās.

2.3. Pēc *Estonia* katastrofas Starptautiskā Jūrniecības organizācija pieņēma vairākus Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS) grozījumus, tostarp prasības uzlabot ro-ro tipa kuģu stabilitāti bojājumu gadījumā.

2.4. Tomēr negadījumi joprojām notiek, tāpēc Eiropā pēdējos divos gadu desmitos ir ieviesti papildu noteikumi par pasažieru kuģu drošību; daži no tiem ir specifiski, piemēram, par to personu reģistrāciju, kas atrodas uz pasažieru kuģiem, un līdztekus SOLAS iekļautajiem noteikumiem par starptautiskajiem reisiem ir arī īpaši noteikumi, piemēram, kas attiecas arī uz reisiem starp divām vai vairākām dalībvalstīm, kā arī vēl liels skaits ES noteikumu par reisiem valsts robežās.

2.5. Priekšlikumi izriet no REFIT programmas, ko Komisija īsteno attiecībā uz šiem tiesību aktiem par pasažieru kuģu drošību. Saīsinājums REFIT nozīmē "Normatīvās atbilstības un izpildes programma" (*Regulatory Fitness and Performance*).

2.6. Mērķis bija pēc iespējas vienkāršot un racionalizēt spēkā esošos Eiropas noteikumus par pasažieru kuģu drošību, lai:

— saglabātu ES noteikumus tikai tad, ja tie ir nepieciešami un samērīgi,

— nodrošinātu pareizu un vienādu īstenošanu,

— likvidētu pārklāšanos un pretrunas.

Minētie mērķi atspoguļo EESK ieteikumus par *REFIT*, kas izklāstīti nesenojā izpētes atzinumā (SC/044, 2016. gada 26. maijs).

2.7. Šis saskaņotais priekšlikumu kopums ir piemērots šo mērķu sasniegšanai.

Tiesību aktu kopumā par pasažieru kuģu drošību iekļauti priekšlikumi pārskatīt gandrīz visus Eiropas drošības noteikumus par pasažieru kuģiem, izņemot, protams, tīri tehnisko Direktīvu 2003/25/EK par īpašām stabilitātes prasībām ro-ro pasažieru kuģiem.

2.8. Tiesību aktu kopumā ir trīs šādi priekšlikumi:

— ierobežot un precizēt Direktīvas 2009/45/EK darbības jomu (tehniskie standarti, kas attiecas uz jūras pasažieru kuģu iekšzemes maršrutiem),

— uzlabot un precizēt ziņošanas pienākumus, kas izriet no Direktīvas 98/41/EK (par to personu reģistrāciju, kas atrodas uz pasažieru kuģiem) saistībā ar citiem tiesību aktiem (Direktīvu 2010/65/ES par ziņošanas formalitātēm un Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu), kā arī likvidēt pārklāšanos šajās jomās,

— precizēt un vienkāršot ES apsekošanas un inspekciju sistēmas ro-ro prāmjiem (kas spēj pārvadāt gan automašīnas un vilcienus, gan pasažierus) un ātrgaitas pasažieru kuģiem.

2.9. Šajā atzinumā galvenā uzmanība pievērsta tieši pēdējam minētajam priekšlikumam.

3. Komisijas priekšlikuma par inspekciju sistēmu kopsavilkums

3.1. Priekšlikuma mērķis ir vienkāršot un precizēt ES ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu apsekojumu un inspekciju sistēmu; šobrīd inspekcijas tiek veiktas saskaņā ar Direktīvu 1999/35/EK (obligāto apsekojumu sistēma ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu regulāras satiksmes drošībai) un Direktīvu 2009/16/EK (ostas valsts kontrole).

3.2. Priekšlikums ir saskaņā ar Direktīvām 2009/21/EK un 2009/45/EK (attiecīgi par karoga valstij noteikto prasību apskatēm jūras kuģiem, kas veic starptautiskus un vietējus reisus). Arī šajā jomā šķiet, ka direktīvas piemērošana dažādās dalībvalstīs ir atšķirīga.

3.3. Priekšlikumā ierosināts svītrot jēdzienu “uzņemšanas valsts” (Direktīvā 1999/35/EK noteikts, ka par ro-ro prāmju inspekcijām atbild uzņemšanas valsts vai tā valsts, kurā kuģis darbojas zem citas valsts karoga). Inspekcijas paredzēts iekļaut karoga valsts un ostas valsts kontroles inspekcijās. Visbeidzot, tiktu precizēts, kad jāveic abas gadskārtējās inspekcijas, kas noteiktas pašreizējā Direktīvā 1999/35/EK.

3.4. Tādēļ tiek ierosināts grozīt Direktīvu 2009/16/EK un atcelt Direktīvu 1999/35/EK, aizstājot tās ar jaunu direktīvu. Jaunās direktīvas svarīgākie punkti:

— direktīvu attiecināt tikai uz kuģiem, kas nodrošina regulāru ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu satiksmi starp vienas dalībvalsts ostām vai starp ostu dalībvalstī un ostu trešā valstī, ja kuģim ir attiecīgās dalībvalsts karogs,

— svītrot vairākas liekas definīcijas un norādes, piemēram, “pasažieris”, “uzņemšanas valsts”, “starptautiski reisi”, “atbrīvojuma sertifikāts”, un svītrot arī atsauci uz jūras negadījumu izmeklēšanu, uz ko tagad attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/18/EK,

— paredzēt sistēmu inspekciju veikšanai uz kuģa (nevis sabiedrībā) pirms regulāru reisu uzsākšanas. Uz kuģa jāveic inspekcija saskaņā ar II pielikumu, kā arī jāpārbauda vairāki I pielikumā noteikti drošības pārvaldības punkti,

— noteikt, ka kuģus, kas ietilpst direktīvas darbības jomā, inspicē divreiz gadā, ievērojot noteiktu starplaiku starp inspekcijām, un ka vienai no šīm inspekcijām vajadzētu būt inspekcijai kārtējā reisa laikā,

- paredzēt, ka dalībvalsts pēc izvēles šo inspekciju var apvienot ar karoga valsts apsekojumu, kas reizi gadā būtu jāveic katram kuģim,
- noteikumus par inspekciju ziņojumiem, atiešanas aizliegumiem, apstrīdēšanām, izmaksām, inspekciju datubāzi un sankcijām saskaņot ar Direktīvā 2009/16/EK paredzētajiem noteikumiem,
- saskaņot direktīvu ar Līguma par Eiropas Savienības darbību noteikumiem attiecībā uz Komisijas pilnvaru īstenošanu saistībā ar deleģētiem aktiem,
- grozīt Direktīvu 2009/16/EK, lai nodrošinātu, ka tiek saglabāts pašreizējais ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu inspekciju saturs un biežums,
- paredzēt Komisijas veiktu direktīvas novērtēšanu.

4. Vispārīgas piezīmes

4.1. Kopumā EESK atzinīgi vērtē Komisijas Normatīvās atbilstības un izpildes (*REFIT*) programmu, kuras vispārējais mērķis ir radīt skaidru, vienkāršu un konsekventu pasažieru kuģu drošības tiesisko regulējumu, ko ir vienkāršāk īstenot, uzraudzīt un izpildīt, tādējādi paaugstinot pasažieru un kuģu apkalpju vispārējo drošības līmeni. Līdz ar to *REFIT* un novērtējumi arī papildina Eiropas jūras transporta stratēģijas mērķus (COM(2009) 8 galīgā redakcija) – pilnībā izmantot augsto pieprasījumu pēc tuvsatiksmes kuģošanas un jūras transporta pakalpojumiem Eiropas uzņēmumu un privātpersonu vajadzībām.

4.2. Kā liecina nelaimes gadījumu statistika, ar spēkā esošo tiesisko regulējumu ES ūdeņos ir sasniegts augsts pasažieru kuģu drošības līmenis. EESK atzinīgi vērtē to, ka priekšlikumā par šo jauno direktīvu un par Direktīvas 2009/16/EK grozīšanu uzsvars atkal likts uz īpašiem ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu drošības raksturlielumiem. *REFIT* rezultātā ir precizētas un vienkāršotas spēkā esošās prasības saskaņā ar pašreizējās Direktīvas 1999/35/EK apsekojumiem, paplašinātajām ostas valsts kontroles inspekcijām un ikgadējiem karoga valsts apsekojumiem, vienlaikus saglabājot vienādu drošības līmeni pasažieriem, kas ES ūdeņos ceļo ar regulārās satiksmes ro-ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem.

4.3. EESK piešķir lielu nozīmi tam, ka ES inspekciju režīms tiek piemērots pasažieru kuģiem, kas veic vietējos un/vai starptautiskos reisus, saglabājot vienlīdzīgu konkurences apstākļus ES ūdeņos attiecībā uz visiem pasažieru kuģiem neatkarīgi no to karoga.

4.4. EESK atzinīgi vērtē to, ka paredzētā vienkāršošana ne tikai palielinās juridisko skaidrību, bet arī vēl vairāk racionalizēs inspekciju daudzumu, kas jāveic valstu administrācijām un vienlaikus maksimāli palielinās kuģa komercdarbību.

4.5. Parīzes Saprašanās memorandā noteiktais Jaunais inspekciju režīms (JIR) kopš 2009. gada tika orientēts uz kuģu darbības rādītājiem, veicot biežākas inspekcijas zemas kvalitātes kuģiem un palielinot inspekciju intervālus kuģiem, kuri atbilst augstiem standartiem. EESK atzīst minētā JIR sasniegumus, īpaši ņemot vērā to, ka administratīvais slogs tuvsatiksmes kuģiem ir arvien lielāks aprūtinājums un ka katra papildu inspekcija šo slogu palielina.

4.6. EESK uzsver, ka būtisks kuģošanas drošības faktors ir atbilstība obligātajām prasībām, kas noteiktas uz kuģa strādājošiem jūrniekiem, tostarp medicīniskajai un apmācību sertifikācijai, ko paredz *STCW*, tādēļ tā ir jānodrošina saskaņā ar spēkā esošajām starptautiskajām konvencijām, piemēram, 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā, kas ES tiesībās transponēta ar Direktīvu 2009/13/EK. Ar šo direktīvu ir grozīts arī īpašais jūrnieku darba laika regulējums, t. i., Direktīva 1999/63/EK ar mērķi aizsargāt jūrnieku veselību un drošību, nosakot obligātās prasības attiecībā uz darba laiku. Savukārt Direktīvas 1999/95/EK mērķis ir uzlabot drošību jūrā, apkarot negodīgu konkurenci no trešo valstu kuģu īpašnieku puses un aizsargāt jūrnieku veselību un drošību uz kuģiem, kuri izmanto ES ostas.

4.7. EESK atzīst, ka precizējamo noteikumu daudzuma dēļ gan dalībvalstīm, gan kuģniecības uzņēmumiem vajadzēs pielāgot savas spēkā esošās procedūras. Tādēļ EESK atbalsta Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) lomu un Kuģošanas drošības grupas (pastāvīgas ekspertu grupas, kas nodarbojas ar kuģošanas drošības jautājumiem un ko izveidojis Mobilitātes un transporta ĢD) ietvaros jau izveidotās Pasažieru kuģu drošības ekspertu grupas (PSS EG) izmantošanu, lai sadarbībā ar atbilstošajām ekspertu grupām, kas nodarbojas ar ostas valsts kontroles inspekcijām un valstu vienoto kontaktpunktu ieviešanu, sekmētu direktīvas īstenošanu un transponēšanu. EESK atzinīgi vērtē ieinteresēto personu organizācijām nesen radīto iespēju piedalīties PSS EG; šādas diskusiju platformas, līdzīgi kā, piemēram, Eiropas Ilgtspējīgas kuģniecības forums (ESSF), var izrādīties ļoti lietderīgas, jo tajās piedalīsies pārstāvji no Eiropas Komisijas, attiecīgās nozares un NVO, kā arī dalībvalstu kompetentajām iestādēm.

4.8. Saistībā ar 5. pantā paredzētajām regulārajām inspekcijām var gadīties, ka regulārās satiksmes kuģis, uz ko ir attiecināmas ierosinātajā jaunajā direktīvā paredzētās inspekcijas, vienlaikus ir pakļauts arī ostas valsts kontroles inspekcijām, ko veic saskaņā ar Direktīvu 2009/16/EK, kas grozīta ar šo direktīvu, piemērojot 14. pantu par ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu inspekcijām kārtējā reisa laikā. Racionalizācijas labad ar šo ierosināto jauno direktīvu būtu jānovērš iespējamā inspekciju dublēšanās starp abām minētajām direktīvām.

4.8.1. Riska parametri, ko izmanto pašreizējā ostas valsts kontroles sistēmā, var nozīmēt, ka laikā, kad ir plānota jaunajā direktīvā paredzēta inspekcija, kuģis nav pakļaujams padziļinātai ostas valsts kontroles inspekcijai, tomēr, neraugoties uz to, būs vajadzīga pienācīga koordinācija starp dalībvalstīm, lai varētu ievērot 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā paredzēto starplaiku starp inspekcijām.

4.8.2. Saskaņā ar ierosinātās jaunās direktīvas 10. pantu Komisijai ir jāizveido inspekciju datubāze. Būtu jāprecizē, vai šādu inspekciju datubāzi uzturēs paralēli Parīzes SM EMSA-THETIS sistēmai un, jo īpaši, kā inspekcijas, ko veic atbilstīgi jaunajai direktīvai, ietekmēs kuģa riska profilu saskaņā ar Parīzes SM.

4.8.3. Attiecībā uz 1. panta 1. punktu ir jāpaskaidro, vai "trešā valsts" nozīmē tādu valsti, kas nav ES dalībvalsts, vai arī gan ES dalībvalsti, gan tādu valsti, kas nav ES dalībvalsts. Pēc EESK domām, "trešā valsts" būtu jādefinē kā tāda valsts, kas nav ES dalībvalsts, tikai tādēļ, lai nebūtu sajukuma ar Ro-Ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, uz kuriem saskaņā ar šīs jaunās ierosinātās direktīvas 14. pantu attiecas ostas valsts kontroles inspekcijas.

4.9. EESK uzskata, ka ES galvenā funkcija ir gādāt, lai, izdarot jebkuru no šīs jaunās ierosinātās direktīvas 2. pantā minētajiem starptautisko tiesību instrumentu grozījumiem, globālā līmenī tiktu saglabāta atbilstīga līmeņa kuģošanas drošība un jūras vides aizsardzība. Tāpēc EESK uzskata, ka ierosinātās jaunās direktīvas 12. un 13. panta noteikumi par nākotnē iespējamām atkāpēm no starptautiskajiem tiesību aktiem būtu jāizmanto kā pēdējais līdzeklis un ka attiecīgā gadījumā šādā situācijā būtu nepieciešama arī Eiropas rīcība, lai jebkurai pretrunai starp Kopienas tiesību aktiem kuģošanas jomā un starptautisko tiesību instrumentiem tiktu rasts starptautiskā līmenī saderīgs risinājums.

5. Īpašas piezīmes

5.1. "Regulāru reisu" definīciju jaunās direktīvas priekšlikuma 2. panta 5. punkta a) apakšpunktā un 14. pantā EESK ierosina precizēt šādi: "saskaņā ar publiski pieejamu vai plānotu atiešanas un pienākšanas laiku sarakstu".

5.2. Starp prasībām, kas minētas direktīvas 3. panta 2. punktā ("Inspekcijas pirms darbības uzsākšanas") un 4. panta 1. punktā ("Izņēmumi no pienākuma veikt inspekciju pirms darbības uzsākšanas") ir vērojama atkārtotā un pretrunas. EESK ierosina abus šos punktus apvienot jaunā 4. panta 1. punktā, konsekventi atsaucoties uz nosacījumiem kuģa atbrīvošanai no inspekcijām, ja kuģa iepriekšējās inspekcijas vai apsekojumus dalībvalsts ir atzinusi par apmierinošiem. Šis jaunais punkts attiektos arī uz inspekcijām pirms darbības uzsākšanas, kuras jāveic ro-ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem saskaņā ar Direktīvu 2009/16/EK, kurā grozījumi izdarīti ar jaunā direktīvas priekšlikuma 14. pantu.

5.3. Lai gan jaunajā direktīvas priekšlikumā ir ierosināta procedūra gadījumam, ja neparedzētu apstākļu dēļ ro-ro prāmis vai ātrgaitas pasažieru kuģis ir steidzami jāaizvieto (4. panta 3. punkts), EESK ierosina izveidot īpašu procedūru attiecībā uz rezerves kuģi ierobežotam laikposmam, kad 4. panta 1. punkts nav piemērojams regulārās satiksmes kuģa plānotas tehniskās apkopes gadījumā.

5.4. Abu gadskārtējo inspekciju regularitāte, kā norādīts 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā, būtu attiecīgi jāatspoguļo arī 14.a panta 2. punktā, lai laika izteiksmē nodrošinātu vienādu drošības līmeni starp šo direktīvu un Direktīvu 2009/16/EK. Turklāt abu 12 mēnešu laikposmā veicamo gadskārtējo inspekciju regularitāte nav noteikta kuģiem, kuri veic sezonas reisu; tas būtu jāprecizē.

5.5. Direktīvas 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā minētā atsauce uz “pietiekamu skaitu I un II pielikumā minēto punktu”, kas aplūkojami inspekcijā kārtējā reisa laikā, ir neskaidra. EESK ierosina, ka inspektors atbilstoši savam profesionālajam ieskatam varētu lemt, kuri punkti un kādā mērā ir jāpārbauda, lai novērtētu vispārējo stāvokli šajās jomās un lai nebūtu dublēšanās tādos punktos, kas jau varētu būt pārbaudīti obligātās inspekcijās saskaņā ar citiem starptautiskiem noteikumiem. Tāds pats grozījums būtu izdarāms 14.a panta 2. punkta b) apakšpunktā. Turklāt skaidrības labad 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā un III pielikumā varētu norādīt, ka šī ir ekspluatācijas inspekcija, ko veiks kārtējā reisa laikā. Ekspluatācijas inspekcijas būtu īpaši apsveramas ļoti īsos jūras maršrutos, ņemot vērā gan praktiskos aspektus, gan ierobežoto brauciena laiku.

5.6. Lai gan ierosināto direktīvas priekšlikumu acīmredzami ir iedvesmojis Direktīvas 2009/16/EK 19. pants par trūkumu novēršanu un aizturēšanu, jaunajā direktīvā būtu jāparedz, ka “inspekcijā, ko veic atbilstīgi šai direktīvai, dara visu, lai neviens kuģis netiktu aizturēts vai aizkavēts nepamatoti”.

5.7. Tā kā jaunās direktīvas priekšlikuma 2. pantā ro-ro prāmi un ātrgaitas kuģi ir definēti atšķirīgi, EESK ierosina skaidrības labad vienmēr atsaukties tikai uz “ro-ro prāmi un ātrgaitas pasažieru kuģi”. Tādēļ attiecīgi būtu jāgroza priekšlikuma 6. apsvērumi.

Briselē, 2016. gada 19. oktobrī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Georges DASSIS*
