



JŪRAS TRANSPORTS – SATIKSMES UN DROŠĪBAS NOTEIKUMI

ES direktīvas un regulas pēdējos gados ir ievērojami uzlabojušas jūras transporta drošības standartus. Uzlabojumus galvenokārt radīja trīs tiesību aktu kopumi, ko pieņēma tūlīt pēc tankkuģu *Erika* un *Prestige* katastrofām.

JURIDISKAIS PAMATS UN MĒRĶI

Līguma par Eiropas Savienības darbību VI sadaļa, jo īpaši 91. panta 1. punkta c) apakšpunkts un 100. panta 2. punkts. Jūras transporta politikas galvenais mērķis ir drošība jūrā, ko garantē, aizsargājot pasažierus un apkalpes locekļus, kā arī jūras vidi un piekrastes reģionus. Ņemot vērā jūras transporta globālo mērogu, Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) izstrādā vienotus un starptautiskus standartus. Daži no galvenajiem starptautiskiem nolīgumiem ir Starptautiskā konvencija par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu (*MARPOL*), Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*) un Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (*STCW*). Kaut arī veicīga ES tiesību aktu grozīšana nolūkā tajās iestrādāt šos uz starptautiskajām tiesībām balstītos nolīgumus ir nozīmīgs ES jūras transporta politikas mērķis, ES līmenī ir pieņemti arī papildu akti.

SASNIEGUMI

A. Apmācība un kvalifikācija

Ar 1994. gada 22. novembra [Direktīvu 94/58/EK](#) par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni 1978. gada SJO *STCW* konvencijai tika piešķirts ES tiesību akta spēks. Konvencija tika ievērojami pārskatīta 1995. gadā un vēlreiz – 2010. gadā, kā rezultātā tika atbilstoši grozīta arī ES direktīva, kuras pēdējā versija ir 2012. gada 21. novembra [Direktīva 2012/35/ES](#). Tajā ir vispārīgi reglamentēti apmācības noteikumi un kompetences standarti, saskaņā ar kuriem izsniedz jūrnieka sertifikātu, un ir regulēta speciālistu apmācība. Direktīvā turklāt ir reglamentētas dalībvalstu (DV) prasības attiecībā uz jūrnieku apmācību, kuģu apkalpes locekļu saziņu un apkalpes locekļu sertifikātu pārbaudi (ostas valsts kontrole). Tā cita starpā satur stingrākus pasākumus, ar kuriem apkaro viltus sertifikāciju, nodrošina fiziskās piemērotības augstākus standartus un atjaunina drošības apmācību.

Stājoties spēkā Eiropas Komisijas (EK) priekšlikumam [COM\(2016\)0082](#), tiks atcelta [Padomes Direktīva 96/50/EK](#) un [Padomes Direktīva 91/672/EEK](#) un notiks pakāpeniska pārejas perioda pasākumu ieviešana nolūkā paplašināt profesionālās kvalifikācijas prasības, pārsniedzot kuģu vadītāju līmeni un līdz ar to aptverot visus apkalpes locekļus, kas piedalās kuģošanā pa ES iekšzemes ūdensceļiem. Atjauninātajā direktīvā tiks noteikts pienākums klāja apkalpes locekļiem un personām, kas atbild par ārkārtas procedūrām, uzrādīt kvalifikāciju apliecināšu sertifikātu. Kuģu vadītājiem, kas kuģo bīstamos apstākļos, ir jāsaņem īpaša atļauja to darīt un ir jāspēj apliecināt papildu prasmes. Par šo priekšlikumu nobalsoja TRAN komitejā 2016. gada

10. novembrī, un par iestāžu sarunās noslēgto nolīgumu ir paredzēts balsot 2017. gada novembra plenārsesijā.

B. Kuģu aprīkojums

Mērķis, pieņemot 1996. gada 20. decembra [Direktīvu 96/98/EK](#) par kuģu aprīkojumu, bija nodrošināt SOLAS konvencijas par kuģu aprīkojumu uz tirdzniecības kuģiem vienādu īstenošanu un padarīt saistošas uz šīs konvencijas pamata izstrādātās SJO rezolūcijas. [Direktīva 2012/32/ES](#) grozīja [Direktīvu 96/98/EK](#), aizvietojot A pielikumu, lai to pielāgotu visjaunākajiem starptautisko konvenciju grozījumiem un piemērojamajiem pārbaužu standartiem. 2014. gada 23. jūlija [Direktīvā 2014/90/ES](#) par kuģu aprīkojumu ir pastiprināta attiecīgo noteikumu īstenošana un ievērošanas kontrole.

C. Drošība uz kuģiem un ostu iekārtās

SJO 2002. gada konferencē pieņēma Starptautisko kuģu un ostu iekārtu aizsardzības (*ISPS*) kodeksu, un citos starptautiskajos nolīgumos tika veikti grozījumi. Kodeksu pieņēma, lai uzlabotu kuģu un ostu iekārtu aizsardzību. 2004. gada 31. marta [Regulu \(EK\) Nr. 725/2004](#) pieņēma, lai nodrošinātu SJO pieņemto lēmumu vienādu interpretāciju un īstenošanu. Eiropas Savienības jūras drošības stratēģiju sāka īstenot, Padomei 2014. gada 24. jūnijā pieņemot lēmumu, ar kuru apstiprina to kā politisku un stratēģisku dokumentu, ar kura palīdzību efektīvi risina jūras drošības problēmas, izmantojot visus attiecīgos starptautiskos, ES un DV līdzekļus.

D. Pasažieru kuģu drošība un pārbaudes

1994. gada 22. novembra [Direktīvā 94/57/EK](#) tika paredzēti kopīgi noteikumi un standarti attiecībā uz kuģu pārbaužu un apsekošanas organizācijām un jūrlietu administrāciju (klasifikācijas organizāciju) attiecīgajām darbībām To kuģu drošību, kas saskaņā ar grafiku kursē starp divām ES ostām, reglamentē 2009. gada 6. maija [Direktīva 2009/45/EK](#), kurā ir konsolidēti un pārstrādāti pasažieru kuģu drošības noteikumi un standarti, kas noteikti [Direktīvā 98/18/EK](#). Tiesības kontrolēt pasažieru skaitu un īstenot efektīvākas glābšanas operācijas avārijas gadījumā ir noteiktas 1998. gada 18. jūnija [Direktīvā 98/41/EK](#) par to personu reģistrāciju, kas atrodas uz pasažieru kuģiem.

EK 2016. gadā nāca klajā ar trim tiesību aktu priekšlikumiem, un par tiem visiem TRAN komitejā 2017. gada 11. aprīlī un 2017. gada 4. oktobrī plenārsēdē notika balsojums. Pirmais priekšlikums [COM\(2016\)0369](#), ar kuru groza [Direktīvu 2009/45/EK](#), ir uzskatāms par mēģinājumu precizēt un vienkāršot drošības noteikumus un standartus, kas ir jāievēro uz pasažieru kuģiem, lai šos noteikumus padarītu vieglāk atjaunojamus, uzraugāmus un īstenojamus. Veicot grozījumus, cita starpā tika svītrotas nekonsekventas un nepareizas atsauces, sniegtas dažādu veidu kuģu jaunas definīcijas, precizēta jēdziena “līdzvērtīgs materiāls” definīcija, tika izslēgti kuģi, kas mazāki par 24 m, un vienkāršotas jūras rajonu definīcijas. EK izveidos datubāzi, lai uzlabotu pārredzamību un atvieglinātu izņēmumu, līdzvērtības un papildu drošības pasākumu paziņošanu. Otrs priekšlikums [COM\(2016\)0370](#) ir izstrādāts, lai grozītu [Direktīvu 98/41/EC](#) un atjauninātu un precizētu spēkā esošās prasības, saskaņā ar kurām tiek veikta uz pasažieru kuģu klāja esošo pasažieru un apkalpes locekļu skaitīšana un reģistrācija. Izdarot grozījumus, cita starpā tiek atjaunināta jēdziena “ostas teritorijas” definīcija, lai ieviestu informāciju par uz klāja esošo personu valstspiederību un aizstātu uzņēmumiem izvirzīto prasību saglabāt pasažieru un apkalpes locekļu sarakstus ar prasību tos glabāt valsts vienotajā kontaktpunktā. Trešais priekšlikums [COM\(2016\)0371](#) ir izstrādāts, lai vienkāršotu spēkā esošo ES pasažieru kuģu drošības regulējumu, jo tika grozīta [Direktīva 2009/16/EK](#) un atcelta [Direktīva 1999/35/EK](#). Priekšlikumā ir atjauninātas un precizētas spēkā esošās apsekojuma prasības, kas ir jāievēro attiecībā uz Ro-Ro prāmjiem un ātrgaitas kuģiem. Priekšlikumā cita starpā ir izklāstīta to normu saskaņošana, kas attiecas

Informācijas lapas par Eiropas Savienību - 2017

uz inspekciju ziņojumiem, došanās reisā aizliegumiem, pārsūdzībām, izmaksām, inspekciju datubāzēm un sodiem. Ar šo priekšlikumu ir paredzēts īstenot uz kuģiem balstītu tādu inspekciju sistēmu, kuras veic, pirms tiek sākti regulārie reisi, un kuras var katru gadu veikt kopā ar karoga valsts apsekojumu. 2017. gada 23. oktobrī Padome deva piekrišanu Eiropas Parlamenta (EP) balsojumam par visiem trim tiesību aktu priekšlikumiem.

E. Notikumi pēc tankkuģu Erika un Prestige katastrofām

Pēc naftas tankkuģu *Erika* un *Prestige* katastrofām attiecīgi 1999. un 2002. gadā ES jūras transporta drošības standarti atkal tika padarīti ievērojami stingrāki.

1. Erika I tiesību aktu kopums

2001. gada 19. decembra [Direktīvā 2001/105/EK](#) tika padarītas stingrākas un standartizētas [Direktīvā 94/57/EK](#) noteiktās tiesību normas par organizācijām, kas ir pilnvarotas veikt kuģu pārbaudes un apsekojumus (lūdzu sk. iepriekšēju iedaļu). Tajā jo īpaši ir izveidota atbildības sistēma, ko īsteno gadījumos, kad tiek pierādīta nolaidība. 2001. gada 19. decembra [Direktīvā 2001/106/EK](#) attiecībā uz potenciāli bīstamiem kuģiem tika noteikta obligāta ostas valsts kontrole un tika ieviests to kuģu “melns saraksts”, kuriem var liegt iebraukšanu ES ostās.

2002. gada 18. februāra [Regulā \(EK\) Nr. 417/2002](#) bija noteikts vienkorpora naftas tankkuģu izņemšanas no aprites precīzs grafiks, paredzot to aizvietošanu ar drošākiem dubultkorpora kuģiem. Pēc naftas tankkuģa *Prestige* katastrofas 2003. gada 22. jūlija [Regulā \(EK\) Nr. 1762/2003](#) tika pieņemts stingrāks grafiks. Pēc tam, pieņemot 2012. gada 13. jūnija [Regulu \(ES\) Nr. 530/2012](#), ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorporu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkorpora naftas tankkuģiem, tika atcelta [Regula \(EK\) Nr. 417/2002](#) un tika neutralizēti atsevišķi SJO noteikumos paredzēti iespējami izņēmumi. Tajā precizēja, ka DV karogu drīkstēs izmantot tikai dubultkorpora naftas tankkuģi, kas pārvadā smagos naftas produktus, un paredzēja aizliegumu visiem vienkorpora naftas tankkuģiem neatkarīgi no to karoga piestāt ostās vai ārzonu termināļos vai noenkuroties DV jurisdikcijā esošās zonās.

2. Erika II tiesību aktu kopums

Ar 2002. gada 27. jūnija [Direktīvu 2002/59/EK](#) izveidoja Savienības kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (*SafeSeaNet*). Jebkura tāda kuģa operatoram, kas vēlas piestāt DV ostā, attiecīgajām ostas iestādēm ir iepriekš jāpaziņo noteikta informācija, jo īpaši, ja operators pārvadā bīstamas vai piesārņojošas kravas. Direktīvā tika noteikts pienākums aprīkot kuģus ar automatiskām identifikācijas sistēmām (AIS) un reisa datu ieraksta (*VDR*) sistēmām vai “melnajām kastēm”. Attiecīgo DV iestādēm piešķīra tiesības aizliegt kuģiem izbraukt no ostas sliktos laikapstākļos. Ar 2002. gada 27. jūnija [Regulu \(EK\) Nr. 1406/2002](#) izveidoja Eiropas Jūras drošības aģentūru (*EMSA*). Tās uzdevums ir DV un EK sniegt zinātnisku un tehnisku atbalstu un nodrošināt tiesību aktu īstenošanu jūras transporta drošības jomā. *EMSA* pilnvaru joma laika gaitā ir ievērojami paplašināta, tajā iekļaujot piesārņojuma kontroli (funkcionālās palīdzības sniegšanu pēc DV pieprasījuma) un kuģu satelītnovērošanas sistēmas. 2013. gada 15. janvāra [Regula \(ES\) Nr. 100/2013](#) grozīja *EMSA* regulu, un tajā tika precizēti *EMSA* pamata un papildu uzdevumi un sīki reglamentētas funkcijas, kas tai ir jāveic saistībā ar DV un EK sadarbības veicināšanu:

- izveidojot un izmantojot ES Kuģu tāldarbīgas identifikācijas un uzraudzības (*LRIT*) Eiropas datu centru un *SafeSeaNet*;
- DV kompetentajām iestādēm un attiecīgajām Savienības struktūrām sniedzot vajadzīgos kuģu lokalizācijas un Zemes novērošanas datus, kā arī

- sniedzot funkcionālu atbalstu DV gadījumos, kad tiek izmeklēti negadījumi ar smagām sekām.

3. Trešais jūras drošības tiesību aktu kopums un ostas valsts kontrole

Padome un EP pēc saspringtām sarunām 2008. gada decembrī panāca vienošanos par trešo tiesību aktu kopumu, kurā ir iekļautas divas regulas un sešas direktīvas:

- Direktīvu par ostas valsts kontroli (2009. gada 23. aprīļa [Direktīva 2009/16/EK](#)) pārstrādāja, lai nodrošinātu biežākas un efektīvākas inspekcijas, kas ir paredzētas jaunajos uzraudzības mehānismos saistībā ar iespējamem riskiem, tādējādi procedūras, instrumentus un saskaņā ar Parīzes memorandu veikto darbu pārceļot uz ES tiesību piemērošanas jomu;
- 2009. gada 23. aprīļa [Direktīva 2009/21/EK](#) par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu, saskaņā ar kuru var efektīvāk uzraudzīt tādu kuģu atbilstību tiesību normām, kas iet zem kādas DV karoga;
- 2009. gada 23. aprīļa [Direktīva 2009/17/EK](#), ar kuru groza direktīvu, ar ko izveido Savienības kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (*SafeSeaNet*), lai uzlabotu tiesisko regulējumu par avarējušu kuģu ārkārtas pietauvošanās vietām un turpinātu platformas *SafeSeaNet* pilnveidi;
- 2009. gada 23. aprīļa [Regula \(EK\) Nr. 391/2009](#) un [Direktīva 2009/15/EK](#) par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu inspekcijas un apsekojumus, lai izveidotu neatkarīgu kvalitātes uzraudzības sistēmu un novērstu aizvien pastāvošos pasaules flotes kuģu pārbaudes un sertifikācijas procedūru trūkumus;
- 2009. gada 23. aprīļa [Direktīva 2009/18/EK](#), ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un kura satur vienādus izmeklēšanas veikšanas jūrā principus attiecībā uz jūrai nodarīto kaitējumu un avārijām, kurās ir iesaistīti kuģi, kas iet zem kādas ES DV karoga, un kuras ir notikušas kādas DV teritoriālajos jūras ūdeņos vai tās iekšējos ūdeņos. Šajā direktīvā papildus tam ir paredzēts izveidot sistēmu, ar kuras palīdzību tiek vienuviet apkopoti rezultāti, proti, tā saucamais *EMSA*, EK un DV pastāvīgās sadarbības ietvars;
- 2009. gada 23. aprīļa [Regula \(EK\) Nr. 392/2009](#) par pasažieru pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos uz jūras (tās pamatā ir 1974. gada Atēnu konvencija par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem, ko grozīja, pieņemot tās 2002. gada protokolu);
- 2009. gada 23. aprīļa [Direktīva 2009/20/EK](#), kurā ir paredzēts pienākums ostas valstij kontrolēt kuģu īpašnieku apdrošināšanas polises, ar kurām apdrošina risku pret jūras prasībām (ievērojot 1976. gada Konvenciju par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām, kas ir grozīta ar tās 1996. gada protokolu).

EIROPAS PARLAMENTA LOMA

EP ir atbalstījis jūras drošības iniciatīvas un šajā jomā ir centies panākt uzlabojumus. EP atbalstīja abus *Erika* jūras drošības tiesību aktu kopumus, un tos maksimāli ātri pieņēma, panākot uzlabojumus. EP pie viena prasīja izveidot Eiropas krasta apsardzes dienestu, lai nodrošinātu loču orientēšanos no vides viedokļa jūtīgās un sarežģītās zonās, un DV – nodrošināt precīzu lēmumu pieņemšanas procesu un vadību ārkārtas situācijās (jo īpaši tas attiecas uz patvēruma piestātņu vai avārijas gadījumu ostu obligāto piešķiršanu).

[Pārskatot Direktīvu](#) par Savienības kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (*SafeSeaNet*), EP ir panācis to, ka DV ir jāizraugās pienācīga iestāde, kas pieņemtu lēmumus par to, kā novērst kuģu bojāeju jūrā un kurā ostā būtu jāuzņem kuģis, kam ir nepieciešama palīdzība.

Avārijas gadījumu ostu tiesiskais regulējums, kura izstrādi EP jau ir vairākkārt pieprasījis, ir uzskatāms par svarīgu priekšnoteikumu, lai garantētu jūras transporta lielāku drošību. Tādēļ EP visu triju tiesību aktu kopumu pieņemšanas laikā (jo īpaši 2004. gadā darbojoties tā pagaidu *MARE* komitejā) pienākas galvenie nopelni par gūtajiem jūtamiem uzlabojumiem, ar kuriem palielina drošību jūrā.

EP savā [rezolūcijā](#) par *EMSA* prasīja paplašināt šīs aģentūras kompetenci. Jo īpaši EP ieteica nodrošināt to, lai ar satiksmes uzraudzības sistēmām varētu sekmēt tādas Eiropas jūras transporta telpas bez šķēršļiem izveidi, kas dotu iespēju pārvadāt preces un pasažierus pa jūru starp DV, nepildot vairāk formalitāšu kā sauszemes transporta gadījumā. EP, 2014. gada 23. jūlijā kopā ar Padomi pieņemot [Regulu \(ES\) Nr. 911/2014](#) par daudzgadu finansējumu *EMSA* darbībai, reaģējot uz kuģu un naftas un gāzes ieguves iekārtu izraisīto jūras piesārņojumu, veicināja to, ka *EMSA* par laikposmu 2014. gada 1. janvāris–2020. gada 31. decembris tika asignēti 160,5 miljoni euro.

[Christina Ratcliff](#)
11/2017